Alina Elena
MARIN

Sabina Elena
VASILESCU

A'VIS - 60

4 Mai 2012

A'VIS '60
4 MAI 2012
ANIVERSAREA A 60 DE ANI
DE LA ÎNFIINȚAREA
AERODROMULUI DEVESELU
și efectuarea în premieră
națională a zborului cu avionul
MIG-15
Comitetul de organizare A'VIS '60
Președinte,
Cdor.av.(r) Vasile Bujor
PRIMUL ZBOR DIN ROMÂNIA
1952-2012
MIG-15
60 DE ANI
AERODROMUL DEVESELU
A' VIS '60
MIG 15
60 de ani

Alina - Elena
MARIN

Sabina - Elena
VASILESCU

A`VIS `60

4 MAI 2012

Coordonator - COSTEL VASILESCU

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
MARIN, ALINA-ELENA
A'VIS '60 mai 2012 / Marin Alina-Elena, Vasilescu Sabina-Elena. - Craiova : Editura de Sud, 2013
ISBN 978-973-8395-59-6

I. Vasilescu, Sabina-Elena

656.71:358.4(=111)(498 Deveselu)

Consultant - ION CÂRJAN
Tehnoredactare - FILIP DAN
Corectură - ALINA-ELENA MARIN

Oraşul Oţa!

Bălăi, Zak, Andrei,
Burghiu-a,
Harpaika,
Stătescu, Pribelson.
Serban, Bacău,
Ionescu Mihai
Georghiu
Pavel

Cioplea, Cartacuda, Butoka
Saragea, Boleă, Trusca
Groza, Gheorghe, Radu
Bălescu, Belu, Radu
Swaranda, Călin Serban
Stoica, Radu, Nita, Soufra
Soare, Florea V.
Avram, Nistor
Matescu D.
Crețu, Tănase, Ivan
Dinu Olut, Cernischi

Ceapă, Glenwood, Pâpă, Sandwich.
Contu, Dvo, Suo, Boudoc, Rotă, Scăfătă
Bouou, Dinu, Opitoru, Baghiu-a
Boieanu, Plasnita
Opreanu, Bojenăru
Vulpescu
Vita, Slincuta
Cătălăoiu, Medison
Cojan, Ilies
Coffeo, Folfan
Lince, Verus
Nedă, Gavrilescu, Popovici, Stan, Oprea, Ou!
Nicolae, Vintilă
Gheorghe, Tacu, Hopaiu
Gantaman, Kathrad
Radulescu
Iulian Vasilescu, Popescu
Ufuciu, Flaniica, Cancel.
Deaconescu, Hoinica
Bârsan

Majestății Sale Regelui Mihai I al României

Din considerație și prețuire pentru instituția monarhică și ilustra dumneavoastră personalitate, mă adresez cu condescendență și recunoștință, cerându-vă permisiunea să mă prezint:

Mă numesc Bujor Vasile, sunt Comandor de aviație în rezervă și am servit România ca Ofițer Pilot de vânătoare pe avioane supersonice timp de peste 20 de ani. Sunt Preşedintele Filialei județene Olt a Asociației Naționale a Cadrelor Militare în Rezervă și în Retragere și membru al Asociației Române pentru Promovarea Istoriei Aeronautice din România.

Sunt Preşedinte fondator, proprietar al ziarului REÎNTREGIREA, publicație care în paginile sale a reliefat și a dat o importanță deosebită aviației și instituției monarhice din România. În familia mea și a soției mele a existat și există un cult monarhic, un filon definitoriu al convingerilor noastre că monarhia a fost și este garantul progresului și recunoașterii internaționale a României, a libertăților cetățenești.

Majestate,

Din sentimente absolute pentru aviația română căreia m-am dedicat, am luat inițiativa organizării unei ample Festivități cu prilejul aniversării a șaizeci de ani de la înființarea Regimentului de Aviație Deveselu, județul Olt. Momentul va constitui un eveniment simbolic, memorabil pentru întreaga comunitate a aviatorilor români din toate generațiile care mai există în țară, și va cuprinde: adunarea festivă, simpozion, momente culturale, vizite la obiective, zbor demonstrativ, întrunire camaraderească, decernări de însemne și simboluri, etc.

Cunoaştem, bineînțeles, dragostea și interesul dumneavoastră pentru aviație, activitatea aviatică pe care ați desfășurat-o, preocupările pentru dezvoltarea acestui sector. Vă mărturisesc, de asemenea, cu deosebită grijă, satisfacția multor colegi ai mei, absolvenți ai Şcolii Tehnice Aeronautice "Traian Vuia" de la Mediaş de a vă considera un ilustru precursor.

Din această perspectivă, sunt onorat, Majestate, să vă adresez invitația de a ne onora cu prezența la această festivitate aniversară, planificată pentru data de 4 mai 2012.

Ne rezervăm dreptul de a ne ocupa de toate amănuntele legate de prezența dumneavoastră, împreună cu personalul Casei Regale responsabil de protocol, și suntem disponibili să prezentăm detalii, amănunte legate de definitivarea unui proiect care ne face cinste și ne-ar marca pe viață.

Vă mulțumim pentru înțelegere.

Cu aleasă venerație,

Comandor aviator Vasile BUJOR **Secretar consilier, C. Vasilescu**

SECRETARIATUL MAJESTĂȚII SALE REGELUI

Comandor aviator Vasile Bujor

Strada Ghiorghe Doja nr.153,
Cod 235 200 Caracal
Județul Olt

18 aprilie 2012

Domnule Comandor aviator,

Majestatea Sa Regele Mihai I al României a primit cu viu interes amabila dvs. scrisoare de invitație la evenimentul ocazionat de împlinirea celor 60 de ani de la înființarea Bazei Aeriene din inima Romanațiului- Deveselu, care va avea loc în ziua de 4 mai 2012.

Exprimându-și regretul că nu vi se poate alătura la acest moment universar deoarece nu se află în țară, Majestatea Sa m-a împuternicit să vă felicit călduros pentru frumoasa inițiativă și să vă rog să transmiteți aviatorilor români din toate generațiile prezenți la manifestări aleese gânduri de considerație pentru activitățile lor împlinite cu pasiune și respect, în folosul promovării istoriei aeronautice din țara noastră.

Cu sincere urări de succes,

Constanța Iorga

Constanța Iorga
Secretar General al Casei Majestății Sale Regelui

PALATUL ELISABETA, BDUL KISELEFF NR. 28, 011347, BUCUREȘTI – ROMÂNIA
TEL. +40 21 319 69 72; FAX: +40 21 319 38 92
SECRETARIAT@CASAREGALAELISABETA.RO; WWW.FAMILIAREGALA.RO

Prefață

Floare albastră dăruită

Niciodată amplul şi fascinantul domeniu al aviației nu poate fi cuprins şi redat în atât de necesare pagini de carte, din rațiuni legate de ariditatea terenului de desfăşurare şi afirmare, de migăloasa muncă de căutări în anonimat a enigmelor zborului şi, nu în ultimul rând, de delicatețea şi sensibilitatea aviatorilor în a-şi devoala gândurile şi trăirile, zbuciumul, perspectivele şi izbânzile lor desfăşurându-se totdeauna în taină.

Oameni speciali, aviatorii sunt înalți în cutezanță, în crez, curaj şi ataşament, dar atenți la mărturisiri, găsind, mai presus de împăunări şi declarații ostentative, plăcerea de a fi descoperiți în universul lor intrinsec, şi de aceea găsesc cartea de față importantă în cunoaşterea şi promovarea aripilor româneşti, iar preocupările distinselor autoare de cea mai aleasă simțire.

Orice pasaj scris ori consemnat despre aviație, zbor, înalt, măiestrie şi sacrificiu se constituie într-un crâmpei de eternitate, într-o aleasă cinstire adusă celor care şi-au subjugat viața visului nobil al omului de a se ridica spre cer. Ori, îngemănarea între coperți a unor detalii de substanță, expresie a cunoaşterii şi concluziilor de o viață-ntreagă a aviatorilor încercați, celebri şi consacrați în spațiul aerian, în sălile de concepție unde se plămădesc strategiile, aici, la firul ierbii, la ceas de seară, în preambul de zbor de noapte mângâiat cu adieri mirositoare de fân cosit şi cherosen, sub larma sutelor de decibeli, este un semn de cinstită reverență adus bravilor anonimi care au propulsat spiritul aviatic, un omagiu adus şcolii practice aviatoricești de la Deveselu.

Un semn definit că această carte este expresia mărturisirii unei clipe imense, a unui fenomen memorabil, iar autoarele dovedesc că au cunoştința universului aviatic, ştiință de zbor, iubire de înalt, rafinament în a aborda cu grijă un teritoriu predestinat aleşilor.

Le felicit pentru ideea de a se înscrie în pleiada cronicarilor zborului, completând astfel, fertil, seria unor preocupări de substanță cu rezonanță în promovarea aviației şi coagularea aviatorilor, cum a fost şi evenimentul A'vis **'60**, căreia lucrarea îi poartă numele, întrucât i se dedică.

Un titlu ales, un generic inspirat ce curge fascinant ca o pasăre prin vis!

Totodată, o manifestare emblematică de aleasă simțire care m-a cutremurat binefăcător la zeci de ani de când am pornit în largul vieții "de pe Deveselu", nesperat facilitându-mi revederea cu colegii şi prietenii cu care am desăvârşit un ideal, iar cartea este, de acum, un martor şi piedică la neuitare.

Prin consemnarea declarațiilor, mesajelor, punctelor de vedere și mărturiilor unor exponenți avizați, factori de decizie și practicieni ale căror experiențe și concluzii au valoare axiomatică, expuse eliberat de orice context, devin fundamentale ca idee.

Lucrarea, realizată într-o grafică specială și un stil accesibil, este un filon între gândurile cavalerilor dimineților înalte și dorința de informare a scormonitorilor generației cu tuleie. Metaforic spunând, este o floare albastră dăruită aviatorimii, așezată cu grijă în jardiniera aeronauticii, o pagină de istorie și educație aviatică românească.

Un gând bun autoarelor și aprecieri călduroase! Fie ca pasiunea lor de înălțimi să le amprenteze cursul vieții, mulțumit eu fiind că redescopăr la anii senectuții aripi cutezătoare la tinere de ispravă, că spiritul de aviator întregit de inegalabilele eroine ale păcii care au fost și sunt Ruxandra Agache-Miheș, Mariana Drăgescu, Virginia Dițescu, Smaranda Brăescu, Irina Burnaia, Elena Șenchea Popescu, Marina Știrbei, Lavinia Guiță, Cristiana Galinescu, Simona Maierean, are, într-un alt mod, succesori fideli prin Alina și Sabina.

Prof. univ. GHEORGHE ZARIOIU
Comandor av. ing. aeronautic
Membru al Comisiei de Astronautică
ACADEMIA ROMÂNĂ

TOAST

Ne-am adunat aici
Să descifrăm curcubeul.

Despovărați de culori
Să plonjăm prin eter,

Să ne pipăim
Infiniturile!

Să ne sărutăm
Nimburile, zic!

Încifrați în lumină
Verticali să fiți!

Împovărându-vă cu iubire
Fiți fericiți!

Liuța Scarlat

Mărturia autoarelor

Despre viața trăită între cer și pământ...

Emoția mă cuprinde de fiecare dată când gândul mă poartă pe aripile-i pudrate cu nostalgii, în lumea înfășurată în parfum de albastru - lumea aviatorilor. În această lume am reușit să pășesc fără să mă gândesc vreodată serios la acest aspect... probabil așa cum se întâmplă mereu în viața noastră... evenimentele vin firesc, pe neașteptate, și ne creează portițe spre alte lumi...

4 mai 2012 – participarea la un eveniment de excepție, care încununează deopotrivă eforturile organizatorilor și bucuria reîntâlnirii participanților. Am trăit emoția împlinirii unui act de onoare, înscris pentru multă vreme de acum încolo în memoria colectivă a Caracalului și a celor peste 350 de participanți, personalități civile și militare, comandanți de arme și state majore, din Statul Major General, Prefectură, Consiliu Județean, aviatori de elită și foști comandanți, veterani, consilieri, reprezentanți de structuri asociative și instituții deconcentrate. De la fiecare dintre cei prezenți, invitați la prezidiu și la cuvânt, am învățat că nu poți călca pe drumurile neumblate ale cerului fără căldura pasiunii, că lumea aviatorilor se legitimează prin minte trează, spirit limpede și acțiune eficientă.

Am înțeles că tentația zborului și zborul în sine nu pot fi oprite de nimic, sub pașii coborâți din cer pe sub cântecul îngerilor. Volumul conține o parte din destinele, din viața unor oameni. Ceea ce hârtia oficială poate cuprinde. Dar încercăm să vă transmitem fiorul vieții. Chiar și bâlbâielile, repetările, ezitările, spaimele și bucuriile, extrem de umane. Momentele sunt rare și emoționante și au acea magie pe care doar lucrurile necunoscute, misterioase și care nu pot fi măsurate cu măsurile obișnuite le pot avea.

Să batem lumea în lung și-n lat, să rătăcim pe căile înfiorate ale cerului până vom găsi țara unde cresc sentimentele înălțătoare, acolo unde omul trăiește în înseși izvoarele vieții, punct de sprijin neschimbător al lumii noastre. Cu siguranță, vom găsi exemple de splendidă frumusețe și echilibru, oameni simpli și demni, de o simplitate care atinge permanențele și care nu bat niciodată la porțile căderii. Sunt dominați de o intuiție vie și adâncă, un elan fără limită, o comuniune perfectă cu lumea înconjurătoare, aspirație copilărească și veșnică spre cer... Ființa omului crește uneori dincolo de limitele obișnuite ale vieții, ceva ce pornește din sine, dar merge dincolo de sine, ceva miraculos ca putere și îndemn. Posesor de elan, este țâșnire din adânc, este efuziune totală, creștere continuă, înaintare, ritm ascendent... cale a luminozității și vibrație permanentă de corzi iradiante.

Viața celor care zboară, dincolo de orice frumusețe a visului, este un film real despre victorie, dar mai ales despre prețul ei. Visul de a zbura,

pentru foarte puţini dintre noi, se transformă în realitate. Iar realitatea este, mai târziu, istorie. În calitatea mea de prezentator, am făcut parte, pentru câteva clipe, din istoria oamenilor frumoşi, a celor care navighează sau au navigat susţinuţi de aripi crescute din rădăcini de suflet de om, a celor care şi-au încărcat viaţa cu fapte ce poartă chipul şi asemănarea lui Dumnezeu. Căci, nu-i aşa?, zborul inoculează putere, satisface nevoia de a trăi frumos, rafinând sentimentele umane din preajma divinităţii.

Am fost onorată şi încântată să-mi ofer şi eu contribuţia umilă la realizarea unui eveniment care, perceput atât din interior, cât şi din exterior, a fost LA ÎNĂLŢIME. Aşa cum se cuvine celor care au îmbrăţişat o profesie vecină cu veşnicia, au trăit povestea vieţii între cer şi pământ şi au stat, aripă lângă aripă, în vecinătatea oamenilor buni.

Cine sunt aceia care bat la porţile cerului să le deschidă soarele cămările sale de foc? Să-i căutăm...

prof. Alina MARIN

Ei sunt Istorie!

Ca fiică de aviator militar, dar şi localnică în legendarul spaţiu romanaţean conturat de vestigiile antice de la Sucidava, Romula, Slăveni şi Vlădila, socotesc de datoria mea să las mărturie câteva pete călăuzitoare, în timp şi în incursiunea ascendentă a orizontului ştiinţei şi practicii, perfecţiunii, autodepăşirii.

În acest spaţiu, pentru desăvârşirea trebuinţelor naţiei, punerea în valoare a tăriilor de caracter şi cultivarea calităţilor şi sentimentelor cu care locuitorii din dreapta Oltului au fost înzestraţi şi binecuvântaţi, Dumnezeu ne-a predestinat cu Aerodromul Deveselu, dând celebritate unei aşezări.

M-am trezit în tumultul decolărilor şi aterizărilor; copil fiind, am ajuns de multe ori în mijlocul aviatorilor pregătiţi pentru zbor de noapte, ştiu ce-nseamnă radiofar şi pregătire nemijlocită, laboratoare de probă şi săli tactice, traiect, raid şi tur de pistă, incident şi intrarea pe aliniament, minuţiozitatea verificării aparatelor de zbor înaintea misiunilor, concentrarea personalului navigant pentru care zborul înseamnă suferinţă, fericire şi sensibilitate.

Am cunoscut, de asemenea, apăsarea celor de la planşete şi din cabinele de dirijare, a maiştrilor din mijloc de câmp şi noapte, a întregului personal de deservire, şi mai ales trăirile familiilor, a soţiilor şi copiilor, în caz de vreme potrivnică ori eveniment inevitabil, nedorit, în zbor, fie în munţi, deasupra mării, în nori sau în faţa unei ţinte reale.

De timpuriu, am realizat că prin tot ceea ce fac ei, tehnicienii, navigatorii, cu precădere piloţii, cu orice misiune care semnifică o premieră,

păşind în necunoscutul universului, păşesc în nemurire.

Deveselu a fost o instituţie complexă şi nu poate fi cuprinsă în paginile de carte, întrucât necunoscutul, emoţia, riscul, creaţia şi inventivitatea, neliniştea, nu au corespondent material.

Deveselu a fost început şi şcoală, încercare şi destin, pasiune şi noroc, experiment şi căutări; Deveselu a devenit eşantion aviatic naţional, detaşament redutabil în apărarea fruntariilor aeriene ale României, colecţie de aşi, şi iar aşi, în reprezentările reale internaţionale, pepinieră de cadre pentru toate eşaloanele, marca "de la Deveselu" însemnând certificatul de garanţie al calităţii umane şi valorii profesionale.

Piloţii, ca un corolar al întregii activităţi depuse pe aerodrom, încununează munca de echipă, sunt expresia efortului omenesc îndreptat spre autodepăşire; ei au înscris în calendarul existenţial gesturi şi fapte cutezătoare, totdeauna cu inteligenţă, curaj, cinste şi modestie, desăvârşind cel mai frumos şi vechi vis al omului: ZBORUL!

prof. Sabina VASILESCU

* * *

Am avut prilejul să-i vedem laolaltă la împlinirea a şaizeci de ani de la înfiinţarea aerodromului Deveselu.

Majoritatea la vremea senectuţii!

Aproape trei sute la număr, câţi au putut şi câţi mai sunt, răspândiţi prin ţară.

Sunt greii aviaţiei române!

Ei i-au scris istoria cu efort, vise, muncă, risc, lacrimi, satisfacţie şi dedicaţie. Pentru că, până la urmă, aviaţia rămâne un reper al rigurozităţii, măiestriei, perfecţiunii! Ei sunt istorie!

Am fost mai mult decât bucuroase să facem parte din Comitetul de organizare A' VIS '60, manifestare care a celebrat jubileul, cu siguranţă una din marile reuniuni la nivel naţional, care şi-a propus să aureoleze distinse vieţi şi caractere. Şi a reuşit!

Am fost fericite să-i simţim aproape, să-i ascultăm şi să-i venerăm!

Distincţia noastră totală este concentrată în aceste file, în care le redăm mărturisirile, pentru că ei, aviatorii României ştiu cel mai bine să vorbească adevărat şi simplu, iar cartea noastră, care se deschide acum pentru dumneavoastră se recomandă prin simplitate!

Desfăşurarea programului A'VIS '60

Ora 8,00

Membrii Comitetului de organizare s-au prezentat la Cercul Militar Caracal, în termeni militari au intrat în dizpozitiv, au preluat posturile şi misiunile stabilite iniţial;

Ora 9,00

A început sosirea invitaţilor pe platoul din faţa Cercului Militar; membrii Comitetului le-au adresat cuvinte de salut şi au stabilit relaţii cordiale, realizând o atmosferă agreabilă;

Ora 10,00

- Intrarea invitaţilor din faţa şi holul central, pe scara principală, către Sala de spectacole; la păşirea pe scări, elevi şi eleve ale liceelor implicate în organizarea evenimentului au aplicat pe pieptul participanţilor ecusonul aniversar şi au înmânat domnilor pliantul-program, iar doamnelor le-au oferit câte o floare;

- La intrarea în sala de spectacole, invitaţii au fost primiţi cu aplauze şi jocuri de baloane tricolore de către grupuri de elevi ai Liceului Teoretic "Mihai Viteazul" din Caracal;

- Pe scenă, s-a aflat Corul Colegiului Tehnic „Matei Basarab" din Caracal şi un trompetist al Fanfarei Militare Craiova;

- Staţia de amplificare a sălii a redat pe tot parcursul ocupării locurilor în sală melodii folk, într-o tonalitate ambientală;

Ora 10,30

-S-a intonat ***Imnul Naţional*** la staţia de amplificare a Cercului Militar Caracal, iar cu vocea, componenţii corului au întregit atmosfera solemnă;

- Asistenţa, în picioare, a ascultat Imnul Naţional;

- Trompetistul a dat cuvenitul semnal de salut, vestire şi deschidere a manifestării;

- Pe tot parcursul, preşedintele Comitetului de organizare, comandorul Vasile Bujor s-a aflat în centrul scenei, cu mâna în dreptul inimii, iar după finalul Imnului a rostit:

Doamnelor şi domnilor,

Stimaţi invitaţi, elevi şi oficialităţi,

Dragi colegi şi prieteni,

Onorată asistenţă,

Vă exprim deplina satisfacţie şi bucuria de a vă avea alături, într-un moment aniversar de referinţă din istoria aviaţiei româneşti!

Vă mulţumesc tuturor că aţi rezonat la invitaţia noastră de a aniversa împreună 60 de ani de la înfiinţarea Aerodromului Deveselu (1 februarie 1952) şi efectuarea, în premieră naţională, a zborului cu avionul reactiv Mig-15, (22 mai 1952), aici, în sudul Olteniei.

În numele Comitetului de inițiativă și de organizare A'VIS – '60, vă spun "Bun venit pe pământ romanațean!"

Aici s-au clădit visele și aspirațiile dumneavoastră, aici s-au consumat zbuciumul, oprelișteile, tinerețile, de multe ori anevoioase ale familiilor, ale copiilor aviatorilor de toate gradele și specializările, timp de mai bine de jumătate de secol.

Faptul că suntem împreună și azi, exprimă spiritul de echipă, omogenitatea și coeziunea iubitorilor aripilor românești!

Doamnelor și domnilor, declar deschis simpozionul, toate manifestările care se vor derula pe parcursul zilei, pe care le-am croit și gândit în consens cu interesul și gusturile dumneavoastră.

Corul interpretează piesa *Marșul aviatorilor*.

Profesoara Alina Marin intră în scenă și se alătură comandorului Bujor Vasile, în calitate de coprezentator al programului.

Alina: - A fost piesa MARȘUL AVIATORILOR în interpretarea Corului Colegiului Tehnic „Matei Basarab", dirijor - preot profesor Leonard Marin, director prof. Elena Răileanu, care alături de elevii Liceului Teoretic Mihai Viteazul, - director prof. Florin Șerban, salută prezența dumneavoastră pe meleagurile care v-au consacrat.

Bujor: **Sunt prezenți în sală aviatori activi și în rezervă, simpatizanți, de pe tot cuprinsul țării, din nordul Moldovei, de la Botoșani, de la Câmpia Turzii, Mediaș, Bacău, până la Buzău, Otopeni și București, Pitești, Câmpulung, Alexandria, Pitești, și ...chiar Suci Breazu de la Stoicănești.**

S-au alăturat și soțiile unora dintre piloții care s-au sacrificat, asemenea lui Icar, pentru ascensiunea aviației, eforturile nemăsurate și destinul lor nefericit transferându-i prematur în escadrila din ceruri.

În memoria lor, vă propun să păstrăm un moment de reculegere.

(Moment de liniște, participanții din sală, în picioare)

Bujor: **Ne onorează, de asemenea, personalități civile și militare: comandanți de arme și state majore, din statul major general, Prefectură, Consiliu Județean, aviatori de elită și foști comandanți, veterani, consilieri, reprezentanți de structuri asociative și instituții deconcentrate.**

Invit la prezidiul manifestării pe: domnul General Florian Răpan, reprezentantul șefului statului major general; președintele Consiliului Județean - domnul Paul Stănescu; domnul General Constantin Constantineanu; prefectul județului Olt – domnul Leonid Augustin Moisiu; domnul comandor Daniel Vârdol, reprezentantul șefului Statului Major al Forțelor Aeriene; președintele ARPIA România – dl. General Iosif Rus.

Imediat, după rostirea numelor invitaților care vor compune prezidiul, în timp ce aceştia fac paşi spre tribună, corul interpretează piesa **MANŞA ŞI CASCA BRUMATĂ.**

Alina: *A fost piesa MANŞA ŞI CASCA BRUMATĂ, adaptată de aviatori cu inspirație, iar acum dați-mi voie să rostesc instituțiile partenere ale manifestărilor de azi:*

Cercul Militar Caracal;
Primăria Comunei Deveselu;
Cele două licee amintite;
Ansamblul Doina Oltului
Ziarul REÎNTREGIREA

Bujor: **Invit la pupitru, doamnelor şi domnilor, pe cei care şi-au manifestat dorința de a transmite mesaje.**

Aş vrea să începem cu discursul MAJESTĂȚII SALE REGELE MIHAI I AL ROMÂNIEI. Rog să poftească la pupitru secretarul comitetului de organizare, domnul Costel Vasilescu.

Secretarul Costel Vasilescu dă citire mesajului Regelui Mihai Întâiul al României

- domnul General Răpan, pentru a prezenta mesajul Ministrului Apărării, domnul Gabriel Oprea;

- domnul Paul Stănescu, Preşedintele Consiliului Județean;

- domnul Prefect Leonid Moisiu;

Au mai pregătit mesaje: domnul General Cârnu Fănică - şeful statului major al forțelor aeriene, domnul colonel Grigore Păsărin - preşedintele Cultului Eroilor "Oltenia" Craiova, domnul Comandor Crăciunescu - Preşedintele A.R.P.I.A. Craiova, şi alții, dar, întrucât suntem anunțați că au decolat avioanele de la Câmpia Turzii care urmează să ne salute, ne străduim să sintetizăm, iar materialele respective vor fi publicate într-o lucrare dedicată acestui eveniment.

Alina: *Este momentul să rostim, spre recunoştință şi mulțumire, numele celor care ne-au sprijinit în demersul nostru aniversar:*

- *S.C. T. DANCOR ROMCONSTRUCT*, prin domnii DAN ŞI CORNEL CIOCAN
- *S. C. ULPIA TRAIANA SARMISEGETUSA* prin Comandor CONSTANTIN ANDREI
- *"CHAMPIONS CLUB"* prin SABIN ŞI DANIEL PISICĂ
- *S.C. "BUJOR FARM"* prin VERONICA ŞI VASILE BUJOR
- *CONSILIUL JUDEȚEAN OLT*
- *CENTRUL ZONAL DE DISTRIBUȚIE A ENERGIEI ELECTRICE* - șef ing. Eduard Claudiu CIOCĂZANU

Bujor: **Invit cu amabilitate pe domnul General Iosif Rus, să rostească mesajul A.R.P.I.A. şi să conducă mai departe lucrările întâlnirii de astăzi.**

Domnul general Iosif RUS a prezentat un mesaj din partea instituţiei pe care o conduce - ARPIA România, şi a dat citire materialului transmis de domnul general Ştefan DĂNILĂ - şeful Statului Major General.

Conform programului întocmit de Comitetul de organizare, domnul general Rus a făcut oficiul de a da cuvântul pentru a prezenta opinii, mărturii, gânduri, puncte de vedere, domnilor: comandor Tudor NICOLA, comandor Ilie DUMITRESCU, general Iosif BĂLAN, general Vasile DOMNU, colonel Ion BULETEANU, materiale pe care le-am inserat în paginile acestei cărţi.

În continuare, a precizat că în grija şi preocuparea Comitetului de organizare A'VIS '60, pentru marcarea şi evidenţierea momentului aniversar a stat realizarea unui pliant, a unei diplome, a unui ziar omagial, medalie şi plachetă, cuprinse într-o mapă aniversară şi şi-a exprimat satisfacţia de a înmâna primele însemne domnilor: Paul STĂNESCU - Preşedintele C. J. Olt, Dan CIOCAN - Consilier judeţean, Leonid Augustin MOISIU -prefectul jud. Olt, generalilor Ştefan DĂNILĂ, Fănică CÂRNU, Florian RĂPAN, Constantin CONSTANTINEANU.

Bujor: **O dată cu mulţumirile de rigoare, acord şi eu mapa aniversară domnului General IOSIF RUS.**

(Imediat, Corul interpretează piesa IMNUL ESCADRILEI, audienţa aplaudă ritmat şi cântă împreună cu membrii corului.)

Bujor: **Vă mulţumesc pentru atenţie!**

Este numai începutul!

Vă invit în hol, apoi la fotografia de grup, şi, ce-o mai fi, veţi mai vedea...

Ora 12,30

Cei peste 400 de participanţi ies din sala de spectacole, se întreţin la bufetul provizoriu organizat în holul de la etajul instituţiei cu produse de patiserie, cafea, sucuri, whisky, etc.

Se vizitează expoziţia tematică de numismatică, medalistică şi bibliofilie, amplasată în holul central.

Ora 13,00

Într-o atmosferă degajată, de excepţie, invitaţii merg spre scările imense ale Cercului Militar şi se pregătesc pentru fotografia de grup. Zeci de fotografi, ziarişti, cameramani de la mai multe trusturi de televiziune, amatori imortalizează clipa care se evidenţiază prin unicitatea ei.

Maestrul fotograf al Comitetului de organizare nu pierde prilejul, iar în câteva ore realizează câte o fotografie format A4, care a fost oferită fiecăruia dintre participanți.

În acel moment, formația de supersonice de la Flotila 71 aeriană "General Emanoil Ionescu" de la Câmpia Turzii a survolat de mai multe ori, la verticală, cerul Caracalului şi Romanațiului, acordând onorul şi respectul aviatorilor veniți la "patria mamă". Mulțumim piloților pentru cinstea acordată, întreaga stimă comandantului Flotilei – general de flotilă aeriană Laurian Anastasof pentru onoarea cu care evenimentul a fost gratulat.

Peste puțin timp, un avion românesc IAR 99 ŞOIM, avându-l la manşă pe comandorul Relu COJOCARU, a efectuat o gamă acrobatică de excepție, spre emoționarea şi deliciul asistenței.

Ora 13,30

Îmbarcați în autocare, invitații au fost transportați în localitatea Deveselu, la monumentul din centru, de pe drumul național.

Acolo a fost oficiat un ceremonial religios. Au participat şi autoritățile locale, cetățeni, elevi. Au fost rostite discursuri şi au fost depuse coroane de flori în memoria celor căzuți la datorie din partea Comitetului A'VIS '60, Consiliului Județean Olt, Primăriei Comunei Deveselu, Clubului Paraşutiştilor. A fost făcut Apelul Solemn al celor căzuți la datorie în decursul existenței aerodromului.

Demonstrația de zbor cu figuri acrobatice admirabile, razmuturi ori căderi în picaj, mers în diferite unghiuri de atac, salutul din aer, a ținut respirația publicului rămas cu gâturile înțepenite şi a constituit momentul cel mai savurat, care a emoționat şi încântat deopotrivă, grație unui sportiv ofițer de excepție al armatei române, locotenent colonel Daniel PISICĂ, a cărui evoluție concentrează trei superlative: **excelență, generozitate, măiestrie.**

Ora 14,30 - 15,00

Deplasarea pe traseul Deveselu, o buclă prin Colonia aviatorilor cu scurt popas, Caracal, Cetatea Romula - Malva, Pădurea Reşca.

Ora 15,00 - 16,00

Respiro în cadru natural, o cafea, o floare, discuții prietenești, îmbrățişări, poveşti...

Vizitarea cabanei prezidențiale, fotografii...după ani şi zeci de ani, uimire şi împliniri...

Ora 16,00 - 17,00

Intrarea în impresionanta locație: un cort modern, cu policandre, cu mochetă şi jocuri de lumini, cu aranjamente florale.

Respectul şi toată admirația, mulțumiri domnului Dan Ciocan!

Maestrul Costinel Alecsandrescu a început o seară memorabilă spre satisfacția aviatorilor şi fala Oltului! Comitetul de organizare simte ataşamentul oamenilor de ispravă.

Aşezarea la mese a fost aleatorie. Au fost înmânate mapele aniversare.

Ora 17,00

Începe servirea mesei:

-Aperitiv, păstrăv, friptură asezonată, desert;

-Vin de Drăgăşani, ţuică de Câmpulung şi Rotunda;

-Muzică de calitate pentru toate gusturile, cu vioara la ureche;

Se rostesc amintiri la scenă deschisă, secvenţe inedite, glume, farse. Dans la sentiment. Joc pe ruptelea!

Cam atât, şi sigur am mai uitat ceva. Căci, cine poate reda fericirea? Iar ziua de 4 mai a anului 2012, la Caracal, Deveselu şi Reşca, datorită unei frumoase idei nebuneşti, a fost plină de farmec, mulţumire, împlinire de sine. O recunosc mulţi în paginile următoare...

Obosit, uşurat, satisfăcut, semnează spre decontul sufletului său, **Comitetul A'VIS '60.**

Arc peste timp

„De câte ori, din presă sau de la televiziune, iau cunoştinţă de realizările zburătorilor de pe Deveselu, nostalgic gândul mă poartă în urmă, la perioada anilor '58 -'60, când, în calitate de şef de Stat Major am pus o piatră la temelia dezvoltării aviaţiei supersonice pe acest aerodrom".

General de Divizie Aeriană (rez) ***IONESCU GHEORGHE***

Itinerar sentimental

"Despre unitatea de aviaţie Deveselu vă asigur că a fost unitatea lui de suflet, nici nu putea fi altfel. Acolo şi-a început cariera militară, acolo s-a format ca militar şi ca om, acolo am locuit 11 ani frumoşi ai tinereţii noastre, acolo s-a născut fiica noastră, acolo ne-am făcut prieteni pe viaţă, acolo ne-am simţit minunat în marea familie a aviatorilor (aşa era atunci)".

V. Petroaica, soţia Generalului de Divizie Aeriană
ing. ***PETROAICA ION***

Mesaj

Ministrului Apărării Naționale
Gabriel Oprea
Deveselu, 4 mai 2012

Dragi camarazi,

Doresc să felicit personalul care şi-a desfăşurat activitatea în cadrul Bazei aeriane de la Deveselu pentru această inițiativă, de a marca un moment important din istoria aviației militare, înființarea în urmă cu 60 de ani a Regimentului 206 de vânătoare tactică reactivă.

Acțiunea dumneavoastră de a organiza manifestări omagiale menite a păstra vie în conştiința generațiilor de azi şi de mâine istoria glorioasă a aviației române vă onorează, şi sunt convins că faptele de arme care vor fi rememorate cu acest prilej se vor constitui în prețioase resurse şi vor contribui la îmbogățirea patrimoniului aviației naționale. Românii au ştiut întotdeauna să-şi prețuiască istoria şi să-şi respecte valorile.

Prin strădania dumneavoastră, a celor care ați slujit această nobilă profesie, tinerii piloți de astăzi învață la rândul lor să iubească nemărginirea cerului albastru.

Sunt convins că şi prin astfel de eforturi, pe care armata le sprijină, putem asigura experiența necesară menținerii performanțelor din Forțele aeriene române.

Trebuie să subliniez faptul că, în pofida crizei economico-sociale care a afectat întreaga societate românească, aviația reactivă de luptă din România, Forțele aeriene în întregimea lor, continuă să se mențină la standardele de interoperabilitate cu structurile similare ale armatelor NATO, constituind o adevărată forță de elită în sistemul național de apărare.

Spiritul de ordine şi disciplină, înaltul profesionalism al aviatorilor, dăruirea exemplară pentru îndeplinirea misiunilor de bază, participarea cu rezultate de excepție la exerciții şi aplicații multinaționale, au atras stima şi prețuirea întregii societăți româneşti pentru această categorie de militari.

În prezent, la Deveselu se scrie o pagină nouă de istorie militară. Începând cu anul 2015, aici, pe locul fostei unități de aviație va fi operațională o Bază militară care va găzdui elementele terestre ale scutului antirachetă. Acest proiect se înscrie în parteneriatul pe care România îl are cu Statele Unite ale Americii. Scutul antirachetă este un sistem defensiv ce aduce un plus de securitate nu numai teritoriului României, ci şi țărilor din Europa de Sud-Est.

Dragi camarazi aviatori!

Vă felicit pentru contribuția adusă la promovarea aviației României,

pentru preocuparea constantă la realizarea şi întreţinerea unor momente care simbolizează fapte de arme ale foştilor noştri camarazi.

Apreciez efortul dumneavoastră şi respectul faţă de meseria aleasă şi vă mulţumesc din suflet tuturor pentru dragostea şi devotamentul manifestate faţă de aviaţie, faţă de Armata României şi faţă de ţară.

Folosesc acest prilej pentru a vă transmite, dragi temerari ai zborului cele mai sincere gânduri de preţuire şi vă doresc multă sănătate şi fericire dumneavoastră şi familiilor dumneavoastră.

Cer senin şi la mulţi ani!

Ministrul Apărării Naţionale,
Gabriel Oprea

SE-NTÂMPLĂ DOAR O SINGURĂ DATĂ

Am visat cum se opreşte timpul
Iar tu rămâi imaginea mobilă a eternităţii
Te vedeam ca pe o albă stea
Desprinsă de pe albastrul infinit al altor lumi
Şi trăiam prin tine
Îmbătându-mi anii cu lumina sufletului tău.
Noaptea, tu zburai până la lună
Şi pe cerul ei năşteai lumini o mie
Controlând cu gândul fiecare fiică
A-naltului, întunecat albastru.
Zâmbeai, şi îngerii desenau înc-o rază
Pe globul încă neaprins al altui soare.

Când plângeai, plângeau şi ei cu tine
Ţesând din lacrimile tale
Ploaia norilor de-argint.

Şi-mbrăţişai izvoare
Şi-adormeai copiii copiilor lor.

Andreea Puiu,
Colegiul Naţional „Al. I. Cuza", Corabia

Mesaj

Şeful Statului Major General,
General locotenent dr. Ştefan DĂNILĂ

"Spiritul Şcolii Deveselu este prezent şi azi în toate eşaloanele superioare!"

Stimaţi invitaţi,

Îmi face o deosebită plăcere să retrăim împreună, cu emoţie, istoria celor şaizeci de ani de la construirea pistei decolare-aterizare betonată şi înfiinţarea unei structuri de elită a aviaţiei militare române, respectiv a Regimentului de Aviaţie de Vânătoare de la Deveselu.

Este momentul să rememorăm faptul că la 10 martie 1952, prin ordin al Marelui Stat Major se înfiinţa pe Aerodromul Deveselu Regimentul 206 Aviaţie Vânătoare Tactică, în subordinea Diviziei 66 Aviaţie Tactică din zona de operaţii de Sud-Est a României, care îşi începea efectiv activitatea cu nouă zile mai târziu, adică la 19 martie 1952.

Structura organizatorică a noului regiment înfiinţat includea: comanda regimentului, statul major, patrula de comandă, trei escadrile de vânătoare, iar la înfiinţare, tehnica din dotare se compunea din avioane de tipul IAK 17, IAK 23. Timpul a trecut, iar la mai puţin de două luni, respectiv luna mai, acelaşi an, regimentul a fost dotat cu avioane de tipul Mig-15.

Odată cu înzestrarea şi intrarea lor în serviciu, a acestor avioane, regimentul a devenit operaţional, a urmat o perioadă de dislocări, redislocări în concordanţă cu cerinţele operaţionale, istoria regimentului fiind practic o parte din istoria aviaţiei militare române. Amintesc apoi înzestrarea cu tehnică modernă, respectiv avioanele supersonice Mig-19, Mig-21, Mig-23, Mig-29.

După desfiinţarea Tratatului de la Varşovia, Armata României s-a găsit într-o nouă realitate operaţională, ceea ce a determinat un lung proces de reorganizare a organismului militar, inclusiv a aviaţiei militare.

În cadrul acestui proces de reorganizare, unele unități au fost desființate, printre care se număra și Regimentul de la Deveselu, pe lângă cele de la Giarmata și Mihail Kogălniceanu. Este, totuși, de menționat că spiritul regimentului de Aviație Vânătoare Tactică Deveselu este continuat astăzi de Flotila 86 Aeriană de la Feteşti, denumită "Locotenent aviator Mociomiță" și Flotila 76 Aeriană Câmpia Turzii, denumită "General Emanoil Ionescu", a căror rădăcini se află aici, la Deveselu.

Onorată asistență,

La ceas aniversar, gândul și respectul meu se îndreaptă cu admirație către toți cei care, cu dăruire, încredere și uneori cu imense sacrificii omenești au scris o pagină de aur în istoria aviației românești pe aceste meleaguri.

Personal, după cum cunoaşteți, mi-am început cariera de ofițer și pilot militar la Regimentul 91 Aviație Vânătoare Deveselu.

Îmi amintesc cu plăcere de colectivul pe care l-am găsit la sosirea în unitate, parte din ei rămânându-mi colegi și pe timpul desfășurării activității la Regimentul 95 Aviație-Vânătoare Bacău.

Îmi amintesc și acum cu nostalgie de acele momente de început, de răbdarea și înțelepciunea colonelului Varia Ştefan, de conduita și intransigența colonelului Tihon Alexandru sau de veselia colonelului Irimia Vasile, zis Moghilă, ale cărui glume îți descrețeau fruntea în momente de impas, sau de exigența și sfatul lui nea Aurică pentru a intercepta ceva în mod deosebit, a intercepta o țintă și a da calificativul "REUŞIT".

Spiritul Şcolii Deveselu este prezent și azi în toate eșaloanele superioare prin personalul fostului Regiment 91, care încadrează funcții de conducere la nivelul Flotilelor de Aviație, la nivelul Statului Major al Forțelor Aeriene și la nivelul Statului Major General, ceea ce ilustrează dimensiunea valorii activității desfășurate de-a lungul timpului în aceste locuri unde azi sărbătorim jubileul celor 60 de ani.

Chiar dacă regimentul de aviație de vânătoare de la Deveselu nu mai există, unitatea și locația au rămas la fel de importante, căpătând vizibilitate națională și internațională prin amplasarea unui element important al scutului antirachetă NATO în cazarma fostului aerodrom militar.

În aceste momente nu pot să nu-mi aduc aminte cu respect și pioșenie de toți foștii noștri colegi, piloți, instructori de zbor, ingineri, maiștri de aviație, navigatori, ofițeri de stat major, personal militar și civil de sprijin, care au plecat prea devreme dintre noi. Toți aceștia reprezintă un exemplu de determinare, devotament și iubire față de profesia de aviator și de ales patriotism.

Prin această manifestare de suflet le aducem și noi un distins omagiu

şi-i asigurăm că vom duce mai departe prețioasa moştenire pe care ne-au lăsat-o.

Închei prin a vă felicita cu ocazia aniversării celor 60 de ani de aviație militară la Deveselu, şi vă doresc sănătate, împlinire în plan profesional şi personal.

La mulți ani, şi CER SENIN!

Traiectorie prin timp

"Deveselu m-a format ca om, pilot şi comandant. Aici mi s-a inoculat regula de aur că avionul nu ține cont de grade şi funcții, aici am învățat că fiecărui zbor trebuie să-i acorzi atenție maximă şi să nu te urci în avion decât în momentul în care fiecare element al zborului este însuşit la perfecție.

Mulțumesc inginerilor, tehnicienilor, ofițerilor de stat major şi salariaților civili pentru modul în care au înțeles să participe la organizarea, pregătirea şi desfăşurarea activităților de zbor".

General de Flotilă Aeriană **HARPAILĂ CONSTANTIN**

„D" de la Deveselu, Devenire, Destin...

"Dacă şcoala te îndrumă ce şi cum să înveți, unitatea te formează ca luptător şi conducător, perfecționându-ți deprinderile în toate domeniile de activitate. Cei 18 ani de activitate desfăşurată pe Deveselu îmi amintesc numai zilele bune, oamenii deosebiți cu care am avut norocul să colaborez. Afirm, fără teama de a greşi, bazându-mă pe competența şi sufletul oamenilor din această unitate că, în orice clipă, aş putea să îndeplinesc împreună cu ei, în condiții excelente, orice misiune primită. Mă închin întotdeauna cu recunoştiință Înaltei Şcoli de viață din Regimentul 91 Aviație Vânătoare Deveselu".

General de Flotilă Aeriană av. **BĂLAN IOSIF**

Inginer Paul Stănescu
Preşedintele Consiliului Judeţean Olt

"...aparţineţi unei forţe şi structuri de elită în care onoarea şi mândria sunt valori primordiale!"

Bună ziua,

E greu să n-ai emoţii în momentul în care te afli în faţa elitei aviaţiei române, şi dacă mă uit mai atent în sală, în faţa elitei armatei române.

Trăim astăzi un moment deosebit, pe care-l apreciez cu toată deschiderea, cu tot sufletul; aţi reuşit să transformaţi această zi într-un prilej fericit de aducere-aminte pentru toţi care au fost piloţi, comandanţi, şefi de state majore, specialişti remarcabili la unitatea militară de la Deveselu, pe înţelesul tuturor, popular, pe aerodromul Deveselu.

N-am să fiu prea oficial în faţa dumneavoastră, de aceea vă mărturisesc cu nostalgia copilăriei mele când mă uitam pe cer şi admiram, uimit, dârele lăsate de avioanele pe care nu le cunoşteam atunci ca denumire, ca marcă, dându-mi seama mai târziu că era vorba de celebrul Mig, de tipul 15, pe care-l omagiem astăzi, până la vestitele supersonice, care au făcut istorie în zona noastră, a Romanaţiului. Pe mulţi vă cunosc, suntem de-o vârstă apropiată, cu alţii am colaborat şi am lucrat în alte condiţii în agricultură, am simţit totdeauna filonul dumneavoastră de oameni sensibili şi riguroşi în acelaşi timp. Sunteţi firi complexe, poate nu totdeauna descifrate de oamenii obişnuiţi, de aici şi misterul şi ineditul profesiunilor şi personalităţilor ce vă definesc. Tocmai de aceea evenimentul de astăzi este cu totul special, de excepţie, pentru că jubileul în sine, clipele reîntâlnirii, pentru mulţi la vârsta senectuţii, reprezintă un summum de trăiri expresie a unor experienţe unice, ani de eforturi în domeniul noului şi a perfecţionării sub imperiul vitezei, tehnologiei de vârf, autodepăşirii, riscului asumat.

Sunt bucuros, în calitate de preşedinte al Consiliului judeţean Olt, să fiu alături de dumneavoastră, părtaş la o împrejurare fericită care vă aureolează existenţa. Mă bucur că suntem împreună!

Sigur, istoria aerodromului Deveselu o ştiţi cel puţin la fel ca mine; în '52 primul zbor cu Mig-ul 15, pionierat şi prag definitoriu pe drumul în urcuş, ascensional al aripilor româneşti, în '58 dotarea cu primele avioane supersonice Mig-19 a României, ţara dând încredere aviatorilor de la Deveselu să desăvârşească meandrele începutului unei noi epoci a zborului, iar în 1965 debuta era Mig-urilor 21, amintirea acelor ani însemnând bucurie şi emoţie pozitivă. Concetăţenii mei, locuitorii Oltului vă au pildă şi vă venerează cu căldură. Sunteţi exemplu viu de tenacitate, măiestrie, dăruire, patriotism! Colegilor dumneavoastră, care s-au jertfit în iureşul luptei pentru cucerirea secundei, înălţimilor, baremelor perfecţionării, autodepăşirii în cunoaştere sub zodia riscului asumat, le oferim recunoştinţa noastră şi gloria tuturor românilor, rugându-ne pentru ocrotirea lor dumnezeiască!

Nu putem uita perioada tristă începând din 2002 când, practic a dispărut de pe hartă valoroasa noastră Bază aeriană, un moment favorabil constituindu-l însă data de 3 mai 2011, când, la Deveselu, s-au pus bazele scutului american antirachetă, o oportunitate pentru judeţ, localitate şi armata română, întrucât comandant va fi un ofiţer superior român.

Baza Deveselu va fi din nou pe harta strategică a lumii, localitatea va fi un punct de securitate maximă, dar şi de mare atractivitate pentru investitori şi oameni de afaceri. Este nevoie de aceste parteneriate, o spun ca oficial judeţean şi român, pentru că se vede, după 22 de ani de la revoluţie, n-am prea avansat. Şi judeţul a mers, parcă, din nefericire, în pas cu unitatea de aviaţie, cu opreliştile nedorite!

Ţin să felicit organizatorii, pe domnul comandor Bujor în primul rând pentru iniţiativă şi coordonare, colectivul de lucru care s-a ocupat de acest moment care dă importanţă şi dimensiune naţională aviaţiei militare, şi-l asigur de tot sprijinul meu şi al Consiliului judeţean.

Vă felicit pentru că reuşiţi de fiecare dată să dovediţi că aparţineţi unei forţe şi structuri de elită în care onoarea şi mândria sunt valori primordiale.

Vă mulţumesc foarte mult, Dumnezeu să vă dea sănătate din belşug!

Ing. Paul STĂNESCU,
Preşedintele Consiliului Judeţean Olt

Mesajul Asociației Române pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii cu prilejul împlinirii a 60 de ani de aviație la Deveselu

Cu 60 de ani în urmă, Aviația Militară parcurgea unul din momentele principale ale evoluției sale în organizare, dotare şi pregătire. Momentul aniversar de astăzi face parte din acțiunile prilejuite de împlinirea a 85 ani de la înființarea ARPA, devenită ARPIA şi, a unui secol de învățământ aeronautic militar, componentă principală a educației şi culturii aviatice româneşti.

În anii 1951-1952, pe aerodromurile din țară se desfăşurau intense activități de reorganizare a unităților de aviație, primirea şi încadrarea promoțiilor de aviatori, redistribuirea şi înlocuirea avioanelor rămase după război, modernizarea pistelor de decolare/aterizare, organizarea pregătirii şi formarea noilor generații de piloți şi instructori de zbor.

La împlinirea a 60 ani de la înființarea unității de aviație şi a primelor zboruri cu reacție la Deveselu, Asociația Română pentru Propaganda şi Istoria Aeronauticii aduce un înalt omagiu tuturor slujitorilor Aerului, tuturor acelora care prin efortul, profesionalismul şi pasiunea lor au contribuit aici, la crearea, evoluția şi dezvoltarea unuia din pilonii de bază ai Aviației Militare.

Aeronautica Militară a fost potențată în devenirea ei de valențele creatoare ale românilor şi contribuția lor în afirmarea aviației europene, precum şi de faptul că aceasta s-a dezvoltat pe un teren fertilizat de tradițiile şi realizările unor pasionați în domeniul zborului mecanic.

Căutările începutului de secol şi rezultatele primului deceniu au stimulat pregătirea piloților militari, participarea la exerciții şi aplicații, dotarea armatei cu avioane, înființarea unor şcoli de zbor în România şi a continuat cu organizarea aeronauticii militare. Rolul acesteia era privit încă, cu prudență şi scepticism de către conducerea Oştirii Române. Elementele de noutate aveau să învingă şi astfel, primele structuri de aviație au fost oficializate prin Decrete Regale.

Dezvoltarea ulterioară a aeronauticii naționale, a însemnat un pas semnificativ în recunoaşterea importanței şi rolului unei asemenea structuri, crearea cadrului juridic necesar şi deschiderea de noi relații şi colaborări prin care România, se afla între primele țări din Europa.

Scopul ARPIA, constă în informarea publicului şi dezvoltarea

cunoştinţelor despre aeronautică, propaganda şi organizarea manifestărilor ce privesc istoria şi tradiţiile, cultura şi arta zborului, orientarea profesională a tineretului şi implicarea lui în domeniu, promovarea aviaţiei şi susţinerea imaginii Forţelor Aeriene Române, reprezentarea şi protecţia socială a aviatorilor.

Se cuvine ca, la această aniversare, să omagiem jertfa tuturor acelora care s-au instruit şi au slujit cu devotament ţara pentru menţinerea cerului liber şi apărarea spaţiului aerian românesc, pentru pregătirea de noi generaţii de piloţi, afirmarea aviaţiei în plan naţional şi internaţional.

Adresăm cu acest prilej aniversar, felicitări pentru toţi şi pentru tot ceea ce s-a realizat, urări de succes şi noi împliniri, tuturor acelora care, cu expresia "noi de la Deveselu", au participat şi susţin îndeplinirea misiunilor, a actului de cultură aviatică, prezentarea veridică şi atractivă a istoriei aviaţiei şi contribuţiei românilor în afirmarea aeronauticii europene şi mondiale.

Preşedinte A R P I A, general (r) ***IOSIF RUS***

În oglinda retrovizoare

„Deveselu a constituit izvorul fermecat al desăvârşirii profesionale, iar pentru Anca, Daniela şi Laura, fetele mele, leagănul de vis al copilăriei lor".

General de Flotilă Aeriană Av. **PETRESCU NECULAI**

Pas cu pas, spre...Înălţimi

"Deveselu 1974. Nerăbdarea specifică tinerilor ne-a fost temperată şi canalizată pe cursul metodic şi trudnic al afirmării profesionale de instructorii grei pe care i-am găsit în unitate, precum coloneii Ganea Nicolae, Griober Petru, Botea Ilie şi mai tinerii pe atunci Mereu Constantin, Stătescu Nicolae, Sarkozi Ştefan, Harpailă Constantin".

General de Flotilă Aeriană av. **RADU EUGEN**

Mesaj

Leonid Augustin MOISIU
Prefectul judeţului Olt

"...aveţi un înalt simţ civic!"

Bun găsit tuturor!

Vă mulţumesc foarte mult pentru invitaţie, în prim rând. Revin cu plăcere la fiecare dată la Caracal, şi ştiu cum se face, dar de câte sunt eu prefect, cred că la Caracal am venit de cele mai multe ori. Un motiv în plus, care mă face să vin cu plăcere la fiecare dată la Caracal, este faptul că dumneavoastră demonstraţi că ştiţi să sărbătoriţi concetăţenii. Pe cei mai buni dintre dumneavoastră!

O astfel de manifestare este o dovadă a unei astfel de aprecieri. Vorbim de această dată despre o profesie de elită, o profesie specială.

Să fii pilot nu este la îndemâna oricui. Trebuie să ai nişte calităţi deosebite! După părerea mea, printre aceste calităţi deosebite aş sublinia spiritul de echipă, un înalt simţ al onoarei şi un caracter puternic. Sunt valori pe care, din păcate, după părerea mea, le regăsim destul de rar în societatea românească de astăzi.

M-aş bucura foarte mult dacă dumneavoastră aţi reuşi să transmiteţi aceste valori generaţiei tinere, pentru că au ce învăţa de la dumneavoastră. Mi se pare important ca cei care vin după noi să se formeze cu o scară de valori sănătoasă, o scară de valori care v-a adus pe dumneavoastră la profesaţi într-o astfel de meserie.

Ce pot să vă mai spun... Vă felicit că aţi organizat o astfel de manifestare, mă bucur că aveţi un înalt simţ civic şi ştiţi să vă cinstiţi pe aceştia dintre dumneavoastră care excelează într-un domeniu sau altul.

Vă doresc numai bine!

La mulţi ani!

Leonid Augustin MOISIU, *prefect*

Mesajul
şefului Forţelor Aeriene cu prilejul sărbătoririi a 60 de ani de aviaţie reactivă pe aerodromul Deveselu

"...vă asigurăm de tostă consideraţie şi dragostea noastră!"

Onorată asistenţă,

Evocarea momentului din Mai 1952 de la Deveselu este pe cât de necesară, pe atât de emoţionantă. O spun cu mândrie şi satisfacţie. 1952 este un an de referinţă pentru aviaţia militară, un reper istoric de mare însemnătate. Atunci, în miezul unei veri tumultoase, debuta, pe aerodromul Deveselu, **era zborului cu reacţie.** Personalul aeronautic din această garnizoană îşi aducea, astfel, contribuţia la consolidarea statutului aviaţiei române în lume.

Nu le-a fost deloc uşor, atunci , bravilor noştri pionieri ai reactoarelor! Aviaţia, ca şi celelalte arme, fusese sărăcită, pe criterii politice, de oamenii ei cei mai valoroşi, de piloţii şi tehnicienii cu experienţă.

De altfel, perioada dintre anii 1951 şi 1956 este dominată în mare parte de activitatea menită să asigure însuşirea noii tehnici şi trecerea personalului navigant pe avioanele de luptă cu reacţie. Este bine cunoscută şi apreciată contribuţia însemnată pe care întregul personal aeronautic, ce şi-a desfăşurat activitatea la Deveselu, a adus-o la afirmarea şi dezvoltarea aviaţiei noastre militare, aport plătit de unii dintre foştii noştri camarazi cu preţul jertfei supreme.

Totodată, în unităţile de luptă, în comandamentele în care aţi lucrat în timpul cât v-aţi aflat la datorie sub Drapel aţi dăruit cu generozitate aviatorilor mai tineri, din cunoştinţele şi bogata dumneavoastră experienţă.

Se poate spune, fără nicio tăgadă, că generaţiile dumneavoastră au stat la baza marilor transformări ce au avut loc în Aviaţia Militară – trecerea de la aviaţia clasică la aviaţia reactivă. Vă număraţi printre pionierii acesteia în Armata Română. Ei i-aţi consacrat tinereţea, elanul, exuberanţa acelor ani frumoşi şi aţi servit-o, majoritatea, până în ultimul an de activitate.

Am avut în timpul carierei mele onoranta ocazie de a-i cunoaște pe o bună parte dintre cei ce au slujit aripile românești de pe aerodromul Deveselu. Grație talentului, pasiunii, înaltului profesionalism și dăruirii cu care v-ați exercitat activitatea de instructori, de dascăli, de comandanți, de educatori, zeci de generații s-au format ca zburători, luptători aerieni sau piloți în aviația civilă, aici la Deveselu. Pentru râvna depusă, pentru răbdarea cu care ați vegheat la devenirea aviației de azi, vă mulțumim din inimă și vă asigurăm de toată considerația și dragostea noastră.

Dragi camarazi ai escadrilei în rezervă a Forțelor Aeriene,

Cunosc faptul că în calitatea dumneavoastră de slujitori neobosiți ai cerului patriei, meserie căreia i-ați dedicat întreaga energie de-a lungul vieții, doriți să fiți informați asupra prezentului și, mai ales, asupra perspectivelor acestei categorii de forțe. Noi, cei care am fost destinați să gestionăm capitolul prezent dintr-o istorie glorioasă, suntem conștienți că Forțele Aeriene ale României se află în fața unor noi provocări. În pofida unor dese reorganizări și restructurări, în pofida bugetelor de austeritate, Forțele Aeriene Române trebuie să se mențină foarte aproape de standardele NATO, să dispună de personal competent, de piloți și tehnicieni de mare valoare.

În acest sens, direcțiile principale în care sunt orientate programele de achiziții în derulare și cele preconizate pentru viitorul apropiat au ca scop menținerea, completarea sau îmbunătățirea capabilităților operaționale pentru apărarea aeriană a teritoriului, transportul aerian tactic, capabilitățile de sprijin și infrastructura.

Aceste programe sunt strâns legate de obiectivele și misiunile Forțelor Aeriene, în contextul transformărilor care au loc la nivelul NATO, pentru creșterea nivelului de interoperabilitate.

În încheiere, doresc să vă transmit tuturor celor care v-ați desfășurat activitatea, aici, la Deveselu, multă sănătate, împliniri alături de cei dragi și vă asigur că în patria lui Vlaicu, Vuia și Coandă, în patria atâtor și atâtor eroi ai zborului, Aviația Militară va fi mereu la înălțime.

CER SENIN ȘI LA MULȚI ANI!

Șeful Statului Major al Forțelor Aeriene
General-locotenent dr. CÂRNU Fănică

ÎNDRĂGOSTIȚI DE CER

Îndrăgostiți de cer, aviatorii, prin căldura lor sufletească, dragostea de neam, prin conştiință şi împliniri prestigioase ne oferă permenent lecții de viață la temperaturi incandescente, învățându-ne să fim mai buni.

Aviatorii sunt oameni speciali, dăruiți unui vis!

Sunt privilegiați ai sorții cărora nimic nu le este oferit, marele favor de a survola libertatea fiind girat de efort, creație, risc, sacrificiu.

I-am văzut în plenitudinea modestiei lor la o aniversare pe care şi-au creat-o acum, dar pe care şi-au construit-o în ani: 60 la număr, o cifră respectabilă, care dă dimensiunea trudei într-un domeniu neexplorat pe meleagurile romanațene, care, şi pe noi, oamenii obişnuiți, ne onorează. Ei, care au dat stării omeneşti noi dimensiuni aici, pe pământ, şi în aer la viteze supersonice, unde secunda se măsoară în kilometri, în poligoane în Astrahan, în Angola, de strajă în orice clipă la albastrul cerului, pregătiți permanent pentru luptă, luptă care, aşa cum am aflat, pentru ei înseamnă *"altfel"* şi *"altceva"*, sunt veşnic buni şi melancolici: la vârsta senectuții priveau părtaş, cu nostalgie, la acrobațiile unor aeronave militare, se îmbrățişau pe pământul Deveselului la bucuria revederii.

Fiecare în parte este o entitate distinctă, fie că este mare comandant, instructor, profesor, tehnician şi inventator, strateg, dar îşi respiră crezul prin cupola colectivității.

Sunt o echipă căreia te simți fericit să i te alături, să-i simți aproape, iar eu am trăit asemenea sentiment. Nu m-am săturat să-i cunosc şi să-i admir, să le mulțumesc pentru condiția umană ce şi-au asumat-o, pentru noblețea unei profesii prin care ne-am remarcat în lume.

Cinste lor, şi repet ce le-am mai spus că le doresc: ***Zbor liniştit pe cerul vieții!***

Deputat, *Dan Ciocan*

Mesajul Generalului de flotilă aeriană dr. Florian RĂPAN, Şeful direcţiei instrucţie şi doctrină din Statul Major General cu ocazia aniversării a şase decenii de zbor reactiv pe aerodromul Deveselu

Doamnelor şi domnilor, stimaţi invitaţi,

Acum 60 de ani, pe aerodromul Deveselu, se finaliza construirea pistei de decolare-aterizare betonată şi totodată, începea epopeea zborului avioanelor reactive în această citadelă a Aviaţiei Militare din România.

Sărbătoarea de astăzi, are loc după alte evenimente dragi sufletului nostru de aviatori. În anul 2010, am aniversat 100 de ani de la realizarea primului zbor, cu un avion conceput şi construit în România la Arsenalul Armatei de inginerul Aurel Vlaicu şi 100 de ani de la prezentarea, la cel de-al doilea Salon Aeronautic de la Paris, a primului avion reactiv din lume conceput de Henri Coandă, totodată în anul 2011, am sărbătorit 60 de ani de aviaţie reactivă de luptă în România, iar în acest an, 100 de ani de învăţământ militar de aviaţie în ţara noastră.

Toate aceste evenimente, inclusiv declanşarea zborului reactiv în 1952 la Deveselu, au fost momente simbolice care au marcat intrarea, cu îndreptăţire, în rândul statelor lumii cu cea mai modernă, mai puternică şi mai performantă componentă aeriană de luptă, împlinindu-se astfel, marele vis şi marea aspiraţie a genialului Henri Coandă, adevăratul părinte al motorului cu reacţie.

Atunci, în miezul unei primăveri tumultoase din anul 1952, se definitivau pregătirile pentru intrarea în era reactivă în acel minunat colţ de ţară, început care va deschide filele unei atât de bogate şi frumoase pagini de istorie aeronautică.

Evocarea acelei perioade este pe cât de necesară, pe atât de emoţionantă şi plină de învăţăminte. Nu le-a fost deloc uşor, atunci, bravilor noştri pionieri ai reactoarelor. Procesul de structurare şi restructurare a aviaţiei militare în acea perioadă a avut un caracter dinamic. Astfel, după ca în primăvara anului 1950, aviaţia militară a primit denumirea de Forţele Aeriene Militare, iar structura de comandament - Comandamentul Forţelor Aeriene Militare, intrau în dotare şi primele avioane cu reacţie de tip IAK-17 şi IAK-23, moment deosebit de important în evoluţia aviaţiei militare.

Se cuvine cu această ocazie să ne aducem aminte, cu respect şi pioşenie, de piloţii, instructorii de zbor, inginerii şi tehnicienii de aviaţie

navigatorii şi ofiţerii de stat major, personalul militar şi civil de sprijin, plecaţi prea devreme dintre noi, de aici, de pe acest aerodrom, camarazii noştri şi eroii întregului nostru popor. Aceşti temerari, ale căror aripi s-au frânt într-un mod tragic, sunt pentru noi toţi un exemplu de devotament şi iubire faţă de Ţară şi Neam.

Sunt convins că, de acolo de sus, zburătorii - eroi şi toţi aleşii pe care Dumnezeu i-a chemat mai devreme la cer, ne privesc cu mândrie şi bucurie, mulţumiţi că noi am dus mai departe moştenirea lor şi că astăzi, aici, îi pomenim şi le aducem un preţios omagiu prin această manifestare de suflet.

Doamnelor şi domnilor, stimaţi invitaţi,

În urmă cu mai bine de 60 de ani, Aviaţia Militară a României intrase în era aviaţiei cu reacţie, prin achiziţionarea primelor avioane subsonice, IAK-17 şi IAK-23 şi apoi, MiG-15 şi MiG-17, ulterior intrând în dotarea unităţilor noastre aeriene avioanele supersonice MiG-19, MiG-21, MiG-23, MiG-29. În rândul acestor dezvoltări, trebuie să amintim despre producerea în ţara noastră a avioanelor şi elicopterelor reactive, IAR-93, IAR-99, varianta modernizată IAR-99 "ŞOIM" şi IAR-330 cu variantele modernizate IAR-330 M/S, IAR- 316 B toate acestea constituind noi repere către progres şi modernitate. Au urmat, firesc, noi etape, noi provocări, noi momente de vârf în dezvoltarea aviaţiei reactive de luptă româneşti: prima interceptare a unei ţinte reale pe timp de noapte şi primele trageri în poligon cu muniţie reală de război.

Gândurile şi respectul nostru se îndreaptă cu admiraţie către toţi cei care, cu dăruire, încredere şi uneori cu imense sacrificii omeneşti au scris o pagină de aur în istoria aviaţiei româneşti pe aceste meleaguri.

Aşa cum era şi firesc, aviaţia în general şi a personalului Regimentului 91 Aviaţie Vânătoare, în special, a devenit, în timp, realmente, o forţă care impunea apreciere şi respect. Nivelul de pregătire şi rezultatele obţinute la diferite zboruri, exerciţii şi aplicaţii conţineau ceva impresionant şi semnificativ, necesar a fi exprimat prin multe superlative.

Dragi aviatori!

Cu nostalgie, dar în acelaşi timp, cu multă plăcere îmi amintesc de locul în care am făcut primii paşi în cariera militară şi de oamenii săi minunaţi, considerând că o părticică din spiritul „Deveselului" acelor ani mi-a fost transmisă şi se regăseşte în mine.

Spiritul Regimentului 91 Aviaţie Vânătoare care a însemnat, seriozitatea şi maturitatea personalului, interesul pentru pregătirea profesională, lucrul în echipă, tăria de a suporta greutăţile şi neîmplinirile, dar în primul rând, dragostea pentru zbor, armă şi ţară, va dăinui de-a pururea, cu credinţa că, întotdeauna, în sufletele noastre, aici, în Deveselul iubit, aviaţia va fi mereu acasă.

Să vă dea Dumnezeu tăria să puteţi duce această minunată moştenire a istoriei noastre pe mai departe!

LA MULŢI ANI şi CER SENIN!

DORUL DE MAI SUS!

Dintotdeauna aviatorii au constituit o lume aparte pentru Caracal, un univers distins prin ținută și culoare, printr-un comportament vertical și plin de farmec. Sunt trăsături pe care ei și le-au format și cultivat în ținutul lor arid dar tenace, semănat cu dificultăți dar plin de vise, marcat de veșnicele neprevăzuturi ale vieții de ostaș și presărate cu pilde de jertfă și eroism, pe care și le-au asumat prin condiția de om și dragostea de patrie și le-au transmis și locuitorilor din Ținutul Romanaților.

Tocmai de aceea caracalenii, nu numai că nu se dezic, dar îi apreciază prin firescul cu care au răspândit fiorul înălțimilor și mândria cu care s-au contopit dând noi valențe și dimensiuni spiritului oltean.

Pentru că, am aflat și eu ***acum la împlinirea a 60 de ani de la înființarea aerodromului Deveselu și de când primul Mig.15, în România aici la noi deasupra Caracalului a brăzdat cerul patriei,*** că aviația nu s-a făcut pe Calea Victoriei în București ori în săli de spectacole sub luminile rampei și ropote de aplauze, ci pe câmpuri izolate, în ger și ploi, în lipsuri și vicisitudini, zi și noapte și clipă de clipă, în colonii pe care impropriu și le-au denumit orășele, departe de civilizație...

NU! Aici vin și rectific, nu, nu departe de civilizație pentru că ei au fost și creatori de civilizație, progresiști în viață, descoperitori ai noului, formatori ai generațiilor...

De aceea îi stimăm!

Ca primar, sunt mândru și emoționat că după ani am găzduit la Caracal sute de aviatori la ceas aniversar, fiecare din ei fiind o istorie, un medalion pe cerul albastru. Nu sunt vorbe nejustificate, întrucât nimeni mai mult și mai sus decît ei n-au ridicat tricolorul românesc, pe aripă de supersonic în exerciții de antrenament, demonstrative ori acțiuni de luptă în condiții imprevizibile.

De aceea ei sunt eroii noștri! Ei, care sunt de față și cei care au pierit prematur dând jertfă zeului Icar.

Mulțumesc celor care au venit, venerăm pe toți cei care au parcurs

absolvit şi îmbogăţit înalta şcoală de aviaţie din inima Romanaţiului, tuturor celor cu care împărţim traiul în oraşul lui Caracalla.

Şi ei au format şi aureolat garnizoana numărul unu a României care a fost municipiul Caracal.

Le ştiu şi le-am simţit valoarea şi calităţile şi de aceea îi vreau alături pentru a conlucra: avem nevoie de sfatul, de experienţa lor. Ei ştiu ce înseamnă clipele de deznădejde, dar, cel mai mult, *DORUL DE MAI SUS!*

Primarul municipiului Caracal
Eduard Claudiu CIOCĂZANU

OMUL DIN SICOMOR

Pe drumul acesta,
Va trece El
Şi numele meu
Îl va rosti,
Mie îmi va cere
Să-L urmez,
Striga
Omul din sicomor,
Vine, negreşit!...

EXTENSIE LA O ARIPĂ

Doamne,
Cât ai mai ostenit
Să dăltuieşti
Aripi
Din crucea mea!
Iar eu,
În loc să mă-nalţ,
Zăbovesc printre clovni
Pe la bâlciuri,
Crucificându-ţi
Truda.

RUGĂ PENTRU MEREU

Iartă-mă lumină
De răsărit!
Că n-am ştiut
Să te primesc
Şi n-am trudit
Ca să te cresc
Şi nici sub semnul tău
N-am stat.

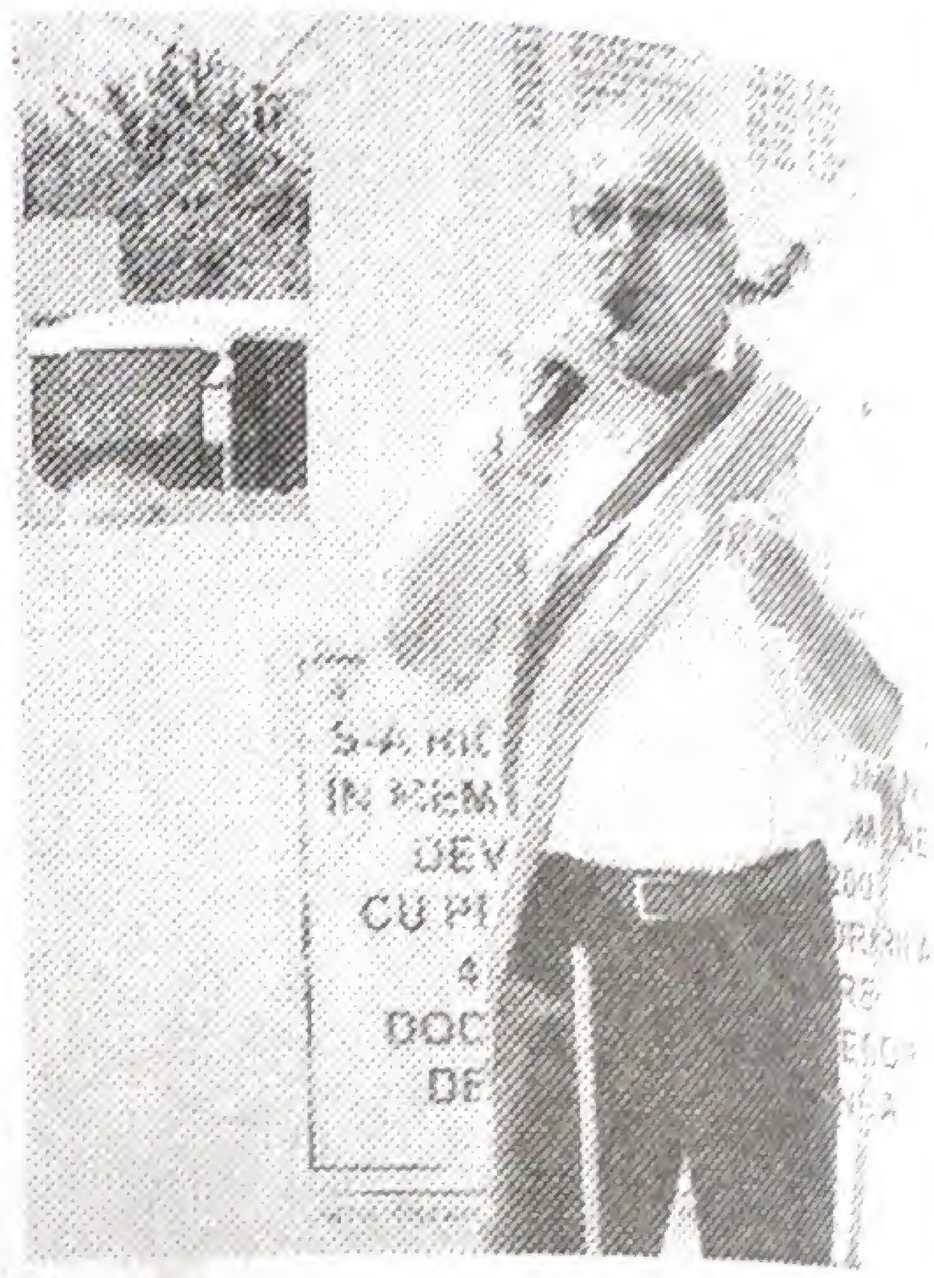
Iartă-mă lumină
De amiaz!
Că n-am crezut
În spectrul tău
Şi n-am avut
În miezul meu
Destui grăunţi
Să te rodesc.

Mă iartă lumină
De mereu!
Că n-am fost vastă
Să te-ncap
Şi nici înaltă
Să te ating
Şi nici destulă
Să te-mpart.

Poezii de Liuţa SCARLAT
Editor, prof. C. D. RADU

„...cinstea şi onoarea Armatei Române!"

Beciu Gheorghe - Primar com. Deveselu



Bună ziua, reprezentanţi ai aviaţiei din România!

În numele celei mai cunoscute comunităţi din România, din Europa, şi chiar din lume, primarul comunei Deveselu are deosebita plăcere şi onoare să vă salute, să vă spună încă o dată: Bine aţi venit, bine aţi revenit la Deveselu!

Dumnezeu să vă ajute!

Cu plecăciune salutăm armata română, aviatorii care au fost, sunt şi vor fi, şi vor reprezenta cu cinste şi onoare armata română!

Daţi-mi voie, vă rog, să rostesc un citat dintr-o scrisoare adresată Primului-ministru al României în anul 2002, când se punea problema desfiinţării aviaţiei de la Deveselu:

„Domnule Prim - ministru,

Ţăranii nu vor fi având cunoştinţe superioare, nu vor fi având isteţimea altor clase, ei n-au învăţat anumite clişee care s-au repetat la noi legislaţiile trecute şi prin care se credea că se face fericirea ţării.

Oamenii acestor locuri au simţul realităţii, au simţul măsurii şi bunei cuvinţe, au simţul înţelepciunii pentru că, din câte clase se întâlnesc ţara aceasta, niciuna nu are aceleaşi însuşiri şi chibzuinţă ca şi cea ţărănească.

Pentru Deveselu, pentru comunitatea Deveselu armata a însemnat totul: armata pentru Deveselu a însemnat binefacere, a însemnat creştere economică şi în acelaşi timp a contribuit la formarea de personalităţi. Soţiile piloţilor, ale cadrelor militare de pe aerodromul Deveselu au format caractere fiind educatoare, profesoare, asistente medicale şi alte profesiuni adiacente determinante pentru imprimarea unui statut moral, intelectual, social tinerelor generaţii de locuitori.

Vă mulţumim că existaţi, reprezentanţi ai aviaţiei din România!

Să ne trăiţi, întru mulţi ani de acum, şi multe sute de ani!

Dumnezeu să vă ajute!"

Opinii...

rememorări...

regăsire!

Domnilor generali,
Stimați colegi,

Sunt profund entuziasmat de prezenta dumneavoastră la această manifestare de suflet a Regimentului 91 Aviație -Vânătoare.

Menirea mea astăzi ar fi fost să vă prezint un scurt istoric al evoluției Regimentului 91 Aviație-Vânătoare, de la Regimentul 22 până la desființarea Bazei aeriene. Ar fi, însă, o înșiruire seacă de cifre, de date, ş.a.m.d., şi mi-am făcut această datorie, iar dumneavoastră veți vedea, întrucât veți primi fiecare câte o mapă care conține şi ziarul *Reîntregirea* în care este menționată întreaga istorie a Regimentului de aviație Deveselu.

Pentru că timpul ne presează, mă voi rezuma numai la câteva aspecte.

În primul rând, despre Deveselu.

În sudul Olteniei, în Câmpia Romanațiului, între orașele Caracal şi Corabia, de la nord la sud, şi între râurile Olt şi Jiu de la est la vest, se află o localitate mândră şi frumoasă ca de altfel majoritatea localităților țării. Ea se cheamă Deveselu. Denumirea, de origine slavă provine de la cuvintele slave "***deviat***" care înseamnă "***nouă***", şi "***selo***", care înseamnă "***sat***".

Aceasta, în traducere liberă ar însemna "***al nouălea sat***".

Localitatea este dispusă pe drumul roman care lega capitala Daciei Malvensis, Romula Malva de astăzi, unde ne vom petrece o parte din timpul de localitatea Sucidava-Celei de lângă Corabia. Cercetările făcute au arătat că în evoluția istorică a aşezărilor în acest județ ea ar fi a opta şi nu a noua aşezare, şi în mod normal, dacă ar fi fost traducere rusească putea să-i zică "vosemselo", dar e "deviatselo".

Tradiția populară ne spune totuşi că această localitate, aflându-se în fața migrației, în fața incursiunilor armatelor otomane, a fost arsă de nouă ori şi de aici denumirea de ***deviat***, ultima aşezare a localității fiind pe locul care se cheamă PÂRLIȚI, şi unde dumneavoastră, între activitățile în care nu erau la zbor, mergeați şi făceați o partidă de pescuit, între Vlădila şi Deveselu.

Această localitate Deveselu are puternice urme dacice, multe rămăşițe umane, multă vreme a fost chiar reşedință a unei plase a fostului județ Romanați. A fost localitatea despre care se spunea că e *locul unde nu s-a întâmplat nimic.*

A trebuit să vină anul 1950, când un creion politic s-a aşezat pe o hartă şi a stabilit localitatea Deveselu pentru implementarea unei baze aeriene, a unui aerodrom. Terenul întins ca-n palmă, vânturile predominante de la vest la est şi de la est la vest, de fapt era şi vorba că la Deveselu nu bate vântul decât de două ori pe an: şase luni din direcția est şi şase luni din direcția vest, au făcut să inoculeze aici o bază aeriană.

Mai punctez decât câteva elemente, pentru că pe celelalte le găsiți în materialul documentar pe care-l aveți, şi nu vreau să plictisesc.

Există la un moment dat o confuzie că a fost Regimentul 206... că a fost Divizia 66...ş.a.m.d., şi ne pierdem în amănunte şi nu ne mai dăm seama...

Ce se întâmplă de fapt?

Regimentul nostru îşi are evoluția în Regimentul 1 Aviație înființat în anul 1949, prin transformarea viteazului Grup 9 Vânătoare.

De fapt, în anul 1950 comandant al Regimentului 1 Aviație-Vânătoare a fost pus chiar actualul general Dobran care a fost coleg de celulă de aviație cu comandantul Grupului 9 Vânătoare - căpitan erou Alexandru Şerbănescu, după care, dislocat pe Popeşti-Leordeni a fost dotat cu avioane Messerschmitt 109 G şi IAR 80. În anul 1950 a fost somat să se mute de pe aerodromul Popeşti-Leordeni pe aerodromul Clinceni.

Ce se întâmpla de fapt?

Se înființează o Divizie de aviație reactivă, Divizia 23 Aviație, căreia îi cunoaşteți istoria, dar în paralel se formează unități care se dislocă pe teritoriu, având comandă şi încadrarare totală rusească. Astfel că la Deveselu se instalează un regiment rusesc, la Craiova se instalează un regiment rusesc, iar comanda Diviziei ruseşti se instalează pe Popeşti-Leordeni de unde a fost mişcat Regimentul 1 Aviație, ulterior Regimentul 226 Aviație.

În aceste condiții, pe locația Deveselului se găsea un regiment rusesc.

Prin înființarea Diviziei 66 care era numai în statele de organizare, având comandant de divizie pe locotenent colonelul Tău, având şef de stat major pe domnul general Niculescu care şi-a anunțat prezența, nu ştiu dacă este prezent în sală, se hotărăşte să se treacă la însuşirea tehnicii noi.

Astfel că 85 la sută din personalul Regimentului 226 Aviație-Vânătoare care se găsea pe Clinceni, începe trecerea pe această tehnică nouă. Concomitent, se face dislocare de către ofițeri de stat major, ofițeri navigatori să învețe dirijarea din punctul de comandă al Diviziei 66, şi aşa se face că în anul 1952 în luna martie întâlnim pe fosta Bază aeriană Deveselu Regimentul 206 Aviație-Vânătoare cu reacție care avea în dotare Mig -15, comandant de regiment fiind căpitanul Daniel Mălăescu.

Acest Daniel Mălăescu care, de fapt, a executat primul zbor cu avionul Mig -15, este fostul Daniel Mălăescu comandantul Escadrilei 1 din

Regimentul 1 Aviație Vânătoare, care a fost detaşat la regimentul nou înființat.

Sub comanda acestuia se înființează un regiment, de la comandant până la ultimul soldat, cu organizare identică cu a regimentului rusesc, şi-şi desfăşoară împreună activitatea începând din luna mai până în luna octombrie când regimentul este pus pe roate, se face predarea avioanelor ruseşti către regimentul românesc şi de atunci începe să funcționeze Divizia 66 Aviație-Vânătoare, am notată şi o dată aici, este vorba de luna octombrie 1952.

În 1953, după ce se termină pista betonată, regimentul se mută între 15 şi 17 iulie, într-un secret desăvârşit, de pe aerodromul Clinceni pe Caracal-Deveselu.

Primul ofițer de serviciu pe regiment, domnul comandor Tache, este prezent aici în sală, să-l felicităm, de atunci şi-a desfăşurat activitatea în Regimentul nostru, şi ulterior în eşaloanele superioare...

Nu mai punctez pentru că ar însemna să nedreptățesc pe cineva. Sunt prezenți în sală domnul colonel Susai - comandant de regiment în această perioadă, domnul comandor Adămiță...Domnul comandor Adămiță cu avionul Mig 19 PM 021, din cauza stagnării unui motor a executat prima catapultare reuşită pe aerodromul Deveselu. Se găseşte în mijlocul nostru, să-l felicităm!

De asemenea, se găseşte în mijlocul nostru domnul general major Domnu Vasile, să-l felicităm, domnul general inginer Domnu, sub a cărui îndrumare ca inginer de regiment s-a făcut primirea avioanelor Mig 21, s-a trecut la reorganizarea întregii activități de exploatare tehnică pe Aerodromul Deveselu, iar despre doamna inginer Domnu, noi care eram copii, era inginera de la C.A.P-ul de la Comanca, dacă nu mă înşel. Felicitări pentru familia Domnu!

Avem, de asemenea, lângă noi, pe domnul comandor Măgdălinoiu şi pe domnul comandor Popa Aristotel de la Bacău, să-i felicităm!

În materialele care vă vor fi puse la dispoziție veți observa felicitările, medaliile care le-a obținut domnu Măgdălinoiu pentru realizarea celor 4 000 - 5 000 de ore de zbor cât se zbura pe vremea aceea, pentru aterizarea pe aerodromurile Dobroslavăț, pentru realizarea programului de pregătire de luptă în zbor.

De asemenea, amintesc aici executarea grupelor de tragere, şi mi-e face plăcere să amintesc aici...de fapt, înainte la 12 martie 1968, pentru prima dată, piloții Escadrilei a 3-a încep zborul cu avionul Mig 21 F13.

Comandant de escadrilă era colonelul Oprescu, dar dintre dânşii dintre locotenenții de la acea vreme, la anul facem 45 de ani de la primul zbor cu avionul Mig 21 F 13, să-i felicităm pe locotenenții de atunci care sunt prezenți în sală, domnul locotenent Marinache şi domnul locotenent Tănase, domnii comandori actual.

Domnul maior Măgdălinoiu, care între 14-15 iulie 1970 la aplicația Delfin '70, împreună cu coechipierii săi au executat interceptările cele mai bune din Tratatul de la Varşovia.

Mă opresc aici, au fost grupe de trageri, poate numai din ultima grupă, că au fost grupe din doi în doi ani de zile, să-i felicităm pe cei prezenți: domnul general Constantineanu, domnii comandori Calcişcă, Mihai, Mândru, Florea, Bujor. De fapt, au fost în fiecare an în grupele de trageri.

Închei reamintindu-vă că Deveselu a devenit, în timp, unul din pilonii de bază ai aviației militare, de aici au plecat spre alte regimente de vânătoare, spre comandamente de Mari Unități, departamente şi instituții instructori de zbor, comandanți, ingineri, navigatori, stat majorişti.

Ei au dus mai departe devotamentul pentru zbor, iubirea pentru aviație, respectul pentru om, încrâncenarea pentru muncă.

De ce Deveselu?

După terminarea războiului şi semnarea Tratatului de pace, la 10 februarie 1947, în România s-a trecut la reducerea drastică a efectivelor armatei, desființarea unor Mari Unități şi Unități inclusiv din aeronautică. Pentru aviație, articolul 11 din Tratat, autoriza România să dispună de maxim 100 de avioane de luptă. Tratatul de pace a fost considerat injust. S-au făcut propuneri pentru modificarea clauzelor aeriene conform art. 19. Toate au rămas propuneri. Dintr-o dată apar modificări substanțiale: Comandamentul Aeronauticii devine Comandamentul Aviației, Grupurile de aviație devin Regimente, iar Flotilele devin Divizii. Pe lângă regimente se constituie detaşamente de spate, denumire care se schimbă în BDA (Baze de deservire aerodrom), iar apoi în BTA (Baze Tehnice de Aerodrom). Apar în țară avioanele cu reacție. Se măreşte numărul celor şcolarizați pentru aviație. Stagiul militar pentru armele aviație şi marină creşte de la 2 la 3 ani. Sunt îmbunătățite normele de hrană. Cresc clasele de salarizare la personalul aeronautic. Se construiesc aerodroame noi, în special betonate. Au loc dislocări permanente de regimente dinspre estul către vestul României. De ce toate acestea ?

STALIN A DECIS. LAGĂRUL SOCIALIST SE ÎNARMEAZĂ.

Între 9-12 ianuarie 1951, Stalin i-a convocat pe responsabilii politici şi militari ai Poloniei, Cehoslovaciei, Ungariei, României şi Bulgariei. Au fost prezenți principalii consilieri militari şi politici din țările amintite. Din partea României au participat Gheorghe Gheorghiu-Dej şi Emil Bodnăraş. În foarte scurta cuvântare de deschidere a lucrărilor, Stalin a spus: *„În ultima vreme s-a creat părerea că Statele Unite sunt o putere de neînvins şi că sunt gata să pornească al treilea război mondial. Dar în realitate s-a dovedit că Statele*

Unite nu numai că nu sunt gata să pornească al treilea război mondial, dar că nu sunt în stare să facă față unui război mic cum e cel din Coreea. Este clar că SUA nu sunt gata și că le mai trebuie câțiva ani pentru a se pregăti".

Stalin le-a ordonat participanților ca, în intervalul menționat (doi-trei ani) să „creeze armate moderne și puternice... complet gata de luptă", încheind cu două lucruri esențiale: „pe lângă aviația reactivă, de vânătoare trebuie și aviație de bombardament pentru atac, și răgazul de doi - trei ani nu este pentru a munci ci pentru a ne înarma și a ne înarma bine".

Emil Bodnăraș a fost însărcinat de Stalin să pună bogățiile și potențialul uman al României la dispoziția puterii sovietice, pentru a deveni o bază logistică de pornire în cel de al Treilea Război Mondial, planificat pentru iunie 1953. În acest scop: Uzinele de armament au fost repuse în funcțiune; au fost adoptate măsuri speciale pentru finanțarea și construirea obiectivelor strategice stabilite de Stalin. În anul 1951 începe construirea cazematelor pe litoralul Mării Negre; începe construirea aerodroamelor în regiunile limitrofe Yugoslaviei. La 15.03.1952 generalul Ioan Eremia este numit prim-adjunct al Ministrului Apărării Naționale și desemnat să preia o parte a lucrărilor de fortificații și construirea aerodroamelor. În diferite locuri din Munții Carpați, apar lucrări săpate în stâncă, destinate sectorului logistic al armatei. Se prevede consolidarea tuturor podurilor și viaductelor pe traseul Ungheni-Timișoara. Pentru comandamentul Armatei Ucrainiene, Bodnăraș avizează și supraveghează pe Dealul Cocorilor, lângă Câmpulung Moldovenesc, construcția unei școli pe meleagurile sale natale, între Capul Satului și Podul Bucătarului. Este vorba de complexul edilitar unde astăzi e adăpostit Colegiul Militar Liceal "Ștefan cel Mare"; După același proiect s-a ordonat construirea unui complex arhitectonic la Bârlad, în vederea plasării acolo a Comandamentului districtului militar Odesa și a Cartierului General al Armatei a XIV-a, din Transnistria. Pentru a ascunde adevăratele intenții, se spunea că acest complex edilitar va fi utilizat pentru a putea muta Liceul Militar de marină, de la Țiglina-Galați, pe malurile Bârladului.

Atacarea prin surprindere a Occidentului nu a trecut din planurile de stat major în realitatea câmpului de luptă, deoarece, în noiembrie 1952 americanii au testat bomba cu hidrogen. În luna martie 1953 dictatorul Stalin a murit. Opinia că moartea lui Stalin a fost provocată, e confirmată, implicit de un document KGB cu circuit închis, ultra secret, în care se detaliază dispariția subită a tiranului de la Kremlin. Așa ia naștere aerodromul Deveselu.

Pe el își începe activitatea Regimentul 206 Aviație Tactică la 10.03.1952. La 20.05.1952, pe aerodromul Deveselu, căpitanul Mălăescu Daniel a fost primul pilot român care a zburat în simplă comandă avionul de vânătoare cu reacție MIG-15. Devenind operațional, Regimentul 206 Aviație Tactică se dislocă de pe aerodromul Deveselu pe aerodromul Ianca.

Pe 17 iulie 1953 pe aerodromul Deveselu soseşte Regimentul 226 Aviaţie Vânătoare cu reacţie. Regimentul 226 luase fiinţă la 1 februarie 1952, absorbind personalul Regimentului 1 Aviaţie Bucureşti şi zburătorii Grupului 9 Vânătoare. Începe trecerea pe avionul sovietic La-9. Intrând în dotare avionul IAK-11 se întrerupe trecerea pe La-9 şi se începe trecerea pe IAK-11. Soseşte Mig-15 şi regimentul ia denumirea de Regimentul 226 Aviaţie de Vânătoare, la 1 ianuarie 1953. În toată perioada de iarnă a anului 1953 personalul navigant şi tehnic a executat cunoaşterea avioanelor IAK-11 şi Mig-15.

Zborul pe aerodromul Deveselu de către Regimentul 226 Aviaţie Vânătoare a început la 28 august 1953.

Deveselu a fost gazda aviaţiei pe aerodromul Deveselu între 1952 şi 2002. Au fost zburate sute de mii de ore de zbor pe avioanele MIG-15, MIG-19 şi MIG-21. Deveselu a devenit în timp unul din pilonii de bază ai aviaţiei militare. În timp, a fost creată o punte între comunitatea locală şi unitatea de aviaţie. Pe de o parte, militarii au participat la viaţa economică, socială şi culturală a localităţii, iar pe de altă parte localitatea şi locuitorii ei au oferit oportunităţi pentru petrecerea timpului liber, pentru crearea unui climat de încredere şi stimă reciprocă. Soţiile militarilor: inginere, profesoare, medici sau asistente medicale au contribuit la creşterea gradului de educaţie ştiinţifică şi culturală a tineretului localităţii, la dezvoltarea stării de sănătate. Au fost create locuri de muncă de la bucătari, tâmplari, şoferi sau femei de serviciu la tractorişti, medici veterinari, subofiţeri, maiştri militari şi ofiţeri. Suntem în 2012 şi aşteptăm scutul antirachetă. Unii se bucură. Alţii sunt pesimişti. Vom trăi şi vom vedea.

Comandor Nicola Tudor

Din presa vremii...

„Tatăl - plutonierul adjutant *Simion Roth,* tehnic de avion, de peste un sfert de veac pe acelaşi aerodrom, deservind, de la I.A.R.-ul 23 până la avioanele supersonice, toate tipurile care s-au perindat pe aici. Fiul - *Marius Roth*, elev al Şcolii militare de maiştri de aviaţie "Traian Vuia", a executat practica din anul II în unitatea noastră, împreună cu tatăl său. Această pasiune comună se concretizează în rezultate meritorii, atât pentru tată, cât şi pentru fiu".

Lăudabilă această cronică de familie.

Apărut în ziarul APĂRAREA PATRIEI, aprilie 1979

"Mă încarc cu energie pentru încă o viață!"

General de flotilă aeriană Iosif BĂLAN
(Fost şef de stat major al regimentului şi de Mare Unitate)

„Aici se putea zbura!"

În primul rând, mulțumes organizatorilor şi sponsorilor lor c au reuşit să transforme ziua de mai într-o sărbătoare. Este o zi l care sentimentele sunt deosebit mă întâlnesc cu atâția coleg colaboratori, prieteni buni, încât m încarc cu energie pentru încă viață. Este şi o zi nostalgică, pentr că-mi amintesc că pe acel aerodrom zburau într-o zi mai multi avioane decât are țara acum. Şi erau mai mulți piloți clasa I decât va ave România, probabil, în următorii zece ani. Într-o singură zi, pe acest aerodro au evacuat 36 de avioane, în 20 de minute. Când va mai strânge Român atâtea avioane?

Şi încă un paradox, ca să nu fiu prea lung: un aerodrom proiecta desenat de ruşi, va fi dotat cu rachete americane. Cât au aşteptat, sau a aşteptat, unii dintre noi, să vină americanii!... Acum sentimentele sunt dest de triste că vin, şi nu ştim ce pățim după ce vin. Probabil, avantajele adus vor fi infime pentru riscurile create!

Totuşi, într-o zi aniversară, într-o zi de mare sărbătoare pent aviație, măcar cei tineri să afle că pe acest aerodrom erau atâția oameni c suflet şi pregătire, încât orice plan de antrenament se realiza. Indiferent d vreme, de aici tot se zbura!

Vă mulțumesc!

General de flotilă aeriană, ***Bălan Iosif***

"...eroii anonomi ai reuşitelor aviației..."

Comandor Ilie Dumitrescu

Doamnelor, domnilor, stimați colegi, dragi camarazi!

Ca un veteran la înființarea acestui regiment 226 aviație, vă pot spune multe lucruri, care de altfel au fost arătate, însă cu mici erori, dacă nu, câteodată, cu mari erori.

Vreau ca de la această tribună, în primul rînd să mulțumesc organizatorilor că m-au invitat la această mare sărbătoare, unde mă simt ca acum şaizeci de ani.

Sunt fericit că mă aflu între colegii mei!

Aş vrea să scot în evidență pe domnul comandor Izbaşa Ilie. Este veteranul acestui Regiment de vânătoare 226, Regimentul 91 aviație, fost comandant de escadrilă, de care mă leagă amintiri vii. Este un adevăr irevocabil că noi, generația care suntem în această sală, am scris o pagină de istorie în aviația modernă a României şi avem plăcuta misiune de suflet de a ne menține spiritul şi amintirile, dar şi să cultivăm în memoria şi între pasiunile tineretului această inconfundabilă meserie de aviator pe care perfecțiunea, măiestria şi dăruirea o ridică la rang de artă.

Subliniez cu satisfacție că piloții, tehnicienii, dar şi celelalte categorii profesionale din angrenajul regimentului au depus o sârguință enormă pentru a ajunge la un grad de pregătire superior pentru ca piloții să execute zboruri în siguranță, în toate condițiile meteo, ziua şi noaptea. Această pagină glorioasă a fost scrisă de noi şi de colegii noştri şi cu sânge, şi nu trebuie să-i uităm niciodată, să le cinstim memoria şi să-i avem treji în conştiințele noastre. Aş vrea să rostesc doar câteva nume: e vorba de locotenentul major Pop Victor care a căzut la datorie pe când încerca un avion fiind în poziție de alarmă. De asemenea, pe Golescu Dumitru, Chelețeanu Aron, Stoff Atila, Neagoe, Iliescu Marin, Chitea, Indrie Mihai, Radu, Zaboş Francisc, Ciofu T. Radu, Vasilescu Vasile, Brişcă Gheorghe şi ultimul pe listă, e vorba de Mihai Ştefan.

Pentru aceştia să păstrăm un moment de reculegere, iar cei care au darul scrisului şi se ocupă de istoria aviației, să consemneze aceste fapte de arme, să evidențieze aceşti eroi. Ei sunt eroii noştri, care au căzut la datorie pentru a apăra spațiul aerian al țării.

În ceea ce priveşte istoria Regimentului 226, aşa cum s-a spus,

acesta a luat ființă pe Clinceni. Dintre veterani, am menționat pe domnul comandor Izbașa, pe domnul comandor Tache...

Avem destui eroi care au contribuit la ridicarea acestei unități pe noi trepte de pregătire. V-aş ruga să nu uităm că aici a fost primul avion supersonic, Mig-ul 19. În anul 1958, pe 4 martie, a avut loc prima decolare cu acest tip de avion, fapt ce a constituit o mândrie pentru aerodromul Deveselu pentru țară.

N-am vorbit nimic şi nu se vorbeşte despre aceste momente importante din viața acestei unități. Nu s-a vorbit nimic despre prima escadrilă de frunte din Comandamentul Aviației Militare, care tot la Deveselu a fost, a fost Escadrila I, dar şi alte lucruri care trebuiesc reamintite pentru că noi am scris istoria şi noi trebuie să imprimăm şi tineretului acest spirit. Dacă nu cunoaştem trecutul, nu putem trăi prezentul şi nu putem merge în viitor. Asta e părerea mea, şi v-aş ruga cu toată convingerea să nu uitați nicio clipă pe cei care şi-au adus contribuția la constituirea Regimentului 226 aviație vânătoare, mai târziu Regimentul 91.

Nu trebuie să uităm tehnicienii şi să le subliniem rolul major în desfăşurarea misiunilor de pregătire de luptă, în zbor şi la sol. Ei sunt cei care au îndurat frigul, mizeria pe aerodroame, riscul în poligoane, au conceput cu ştiință şi dăruire în slujba aceluiaşi ideal: pentru ca piloții să-şi îndeplinească misiunile de luptă ireproşabil, în condiții de securitate maximă. Să nu se uite asta niciodată! Sunt eroii anonimi ai reuşitelor aviației, substituiți, metaforic chirurgilor, arhitecților, dar şi minerilor de suprafață.

Om şi câmpie, cer şi iubire

"Deveselu, unitatea sufletului meu, unitatea care m-a făcut OM. Niciodată nu voi uita că cei mai frumoşi ani ai tinereții mele şi ca pilot, i-am petrecut în Câmpia Romanaților".

General de Flotilă Aeriană av.
CONSTANTINEANU CONSTANTIN

„Pentru majoritatea oamenilor, cerul înseamnă limita. Pentru aceei care iubesc aviația, cerul înseamnă acasă".

Charles Lindbergh

General maior ing. Vasile DOMNU

Onorați invitați, stimați camarazi,

În primul rând vreau să încep cu ***Hristos a înviat!,*** să ne amintim că suntem în sărbătorile de după Paşti.

Dintre cei care nu mă cunosc, sunt general maior ing Vasile Domnu, membru ARPIA şi vicepreşedinte în conducerea centrală a ANCMRR, fost combatant în Baza aeriană Deveselu din 1968 până în 1975, '68 după absolvirea Academiei tehnice militare, specialitatea avion motor, am fost numit în funcția de inginer şef de escadrilă la E. III încadrată cu avioane Mig 21 F. 13, apoi locțiitorul inginerului şef pentru reparații şi şef al STRL (serviciul tehnic pentru reparații şi lucrări), iar din anul 1969 inginer şef de regiment şi locțiitor tehnic al Comandantului de regiment până în 1975, când am fost mutat la Direcția tehnică a Comandamentului Aviației Militare ca responsabil pentru aviația supersonică, şi apoi expert în diferite structuri ale M.Ap.N. în domeniul înzestrării şi exportului de tehnică aeronautică şi industria de apărare de unde am şi ieşit la pensie, în 1995.

Sunt profund impresionat de preocuparea aviatorilor din garnizoana Caracal pentru a omagia ceea ce a reprezentat cariera lor militară, viața de aerodrom, şi nu oriunde, ci pe aerodromul Deveselu, unde noi, participanții de azi la această activitate, ne-am însuşit sintagma "la noi la Deveselu", şi regretul profund pentru cei care au trecut în escadrila din ceruri, în care, mai devreme ori mai târziu, vom ajunge cu toții.

Cei care au venit şi au trecut pe la Deveselu, zburătorii, tehnicienii sau cei care au deservit aerodromul, au învățat ce înseamnă respectul pentru zbor şi înțelepciunea lui față de profesie şi împătimiții ei, față de avion şi răspunderea imensă pentru fiecare misiune executată în spațiul aerian.

Vă rog să-mi permiteți, ca reprezentant al conducerii centrale a Asociației Naționale a Cadrelor Militare în Rezervă şi Retragere, în numele şi din însărcinarea Biroului permanent al acesteia, să adresez un salut cordial tuturor membrilor Filialei, tuturor aviatorilor, precum şi distinşilor invitați care onorează cu prezența festivitatea de astăzi.

Stimați camarazi, am ascultat cu atenție materialele prezentate de

bravii reprezentanți ai aviației militare, distinșii comandanți militari care au condus cu competență activitatea aviației militare și mi s-a întărit convingerea, cunoscută de altfel la nivel central, că aviatorii caracalenii membrii filialei ARPIA constituie o puternică formațiune, cu membri serioși preocupați permanent de desfășurarea unei activități eficiente în sprijinul colectivității sub deviza PATRIE, ONOARE, DEMNITATE!

Doresc să scot în evidență devotamentul și seriozitatea de care au dat dovadă aviatorii și pensionarii militari din garnizoana dumneavoastră, față de zonele sinistrate în această iarnă, de ajutorul material și financiar acordat.

Apreciez în mod deosebit efortul, priceperea și capacitatea organizatorică a conducerii Filialei ARPIA, și rezultatele obținute, pentru care eu nu pot decât să o felicit. Cu deosebit respect, vă adresez calde mulțumiri pentru activitatea pe care ați organizat-o și vă doresc succes în munca de viitor, sănătate, prosperitate și un trai mai bun!

Vă mulțumesc pentru atenție!

Trepte spre cer

"Spiritul Regimentului 91 Aviație Vânătoare cu 25-30 de ani în urmă, seriozitatea și maturitatea personalului; interesul acestuia pentru pregătirea profesională; spiritul de lucru în echipă; tăria de a suporta și traversa greutățile și neîmplinirile, dar în primul rând: dragostea pentru zbor, armă, specialitate. Cu nostalgie, dar cu multă siguranță îmi amintesc de locul în care am făcut primii pași în cariera militară și de oamenii săi minunați"

General de Flotilă Aeriană av. **RĂPAN FLORIAN**

"Dacă Dumnezeu ar fi vrut cu adevărat ca eu să zbor, m-ar fi ajutat să ajung mai repede la aeroport".

George Winters

"Adevărații profesioniști ai armatei române"

IUBIRE DE NEAM, DRAGOSTE DE ȚARĂ!

Cu respect şi consideraţie mă înclin în faţa tuturor, de la soldaţi, civili la comandanţi, ce de pe aerodromul Deveselu au apărat "SUVERANITATEA AERIANĂ" a României cu dăruire, abnegaţie, patriotism, chiar cu sacrificiul suprem, indiferent că au fost aviatori, radiolocatorişti, artilerişti antiaerieni.

Tot personalul din cele patru unităţi dislocate în garnizoana Deveselu a executat, de multe ori în condiţii grele din punct de vedere material, social (lipsa de locuinţe, lipsa de servicii pentru soţii, transportul urban), pregătirea la sol şi în zbor conform specialităţilor militare existente, serviciul de luptă permanent în toate condiţiile de anotimp şi vreme, zborurile de instrucţie planificate, antrenamente, aplicaţii interne şi internaţionale cu calificative foarte bune, a asigurat logistica acestor activităţi.

După cum ştiţi, după cel de-Al doilea război mondial, radiolocaţia a evoluat pas cu pas, de la posturile de pândă şi ascultare a avioanelor care survolau spaţiul aerian al ţării, la un sistem de cercetare bine pus la punct, organizat pe subunităţi, unităţi şi mari unităţi radiotehnice, raza de acţiune (descoperire) a unui radar făcând saltul de la 60 de km în anii 1950, la aproape 600 de km în anii 1980.

În perioada aprilie - mai 1952, pe aerodromul Deveselu ia fiinţă o companie radiotehnică cu un radar P-3 de construcţie simplă, care urma să deservească acţiunile de luptă ale unităţii de aviaţie, comandant fiind căpitanul Lupu Ion.

La data de 10.10.1953 ia fiinţă în punctul "ÎNDEPĂRTATA" POSTUL RADIOTEHNIC Caracal având în înzestrare radarele mai complexe, de game diferite P20, P18, PRU10 cu misiunea: executarea cercetării prin radiolocaţie şi asigurarea informaţiilor necesare unităţii de aviaţie.

În baza ordinului nr.74/25.07.1955 al M.F.A. s-au înfiinţat TRUPELE RADIOTEHNICE având în subordine, alături de alte unităţi şi formaţiuni, şi BATALIONUL 423 RADIOTEHNIC CRAIOVA, ce avea în structură şi cele două posturi radiotehnice Devesel şi Caracal, comandate de căpitanul Georgescu Oprea.

După anul 1968, în urma reconsiderării concepţiilor doctrinare privin apărarea aeriană a României, s-a trecut la dezvoltarea sistemului radioteh nic, în mod unitar, pe toată adâncimea teritoriului naţional şi pe toate direcţiile. Astfel, cele două posturi radiotehnice sunt înglobate în NODUL RADIOTEHNIC DEVESELU din organica Brigăzii 41 Radiotehnice, cuprinse împreună cu celelalte unităţi de aviaţie, artilerie antiaeriană, rachete antiaeriene în structura DIVIZIEI 34 Ap. A.A.T.

Datorită înzestrării cu radare şi complexe de radiolocaţie moderne cresc posibilităţile de asigurare a acţiunilor unităţii de aviaţie pe toată raza de acţiune a avioanelor cu care aceasta a fost dotată. Se fac investiţii deosebite pentru dislocarea unităţii de radiolocaţie într-o nouă poziţie, în apropierea municipiului Caracal, poziţie pe care o ocupă împreună cu punctul de comandă al unităţilor de aviaţie şi artilerie antiaeriană în perioada 1992-1994. Batalionul 91 Radiolocaţie, batalion de rangul 1 a fost comandat de: col. MAREŢI IOAN, col. DRĂGHICI CONSTANTIN, col. ing. BULETEANU ION, lt. col. Ing. TRANCĂ SAVU, lt. col ANDRONESCU GHEORGHE, îndeplinindu-şi toate misiunile de supraveghere aeriană, înfiinţarea centrelor politico-militare despre evoluţia situaţiei aeriene interne şi internaţionale, asigurarea datelor de radiolocaţie necesare îndeplinirii misiunilor de luptă de către R. 91 Av.V. V.B (Gp. 91Av.V.V.B.), Divizionul 632 Artilerie antiaeriană până la desfiinţarea lui în anul 2004 împreună cu celelalte unităţi din garnizoana Deveselu.

Gradul de complexitate al tehnicii de radiolocaţie şi specificul muncii desfăşurată pe timpul executării serviciului de luptă permanent, antrenamentelor, aplicaţiilor şi activităţilor de asigurare a acţiunilor de luptă ale aviaţiei de vânătoare şi artileriei antiaeriene, au contribuit din plin la formarea celor care au muncit în această unitate ca adevăraţi profesionişti ai armatei române, mulţi dintre ei ajungând comandanţi de unităţi, în statele majore şi serviciile tehnice ale diverselor eşaloane, în învăţământul superior militar, în industria naţională de apărare, în structurile centrale ale M.Ap.N.

Apreciez cooperarea permenentă cu organele locale ale administraţiei de stat din Caracal şi Deveselu.

Ca şi camarazii lor de arme din ARMATA ROMÂNĂ, aviatorii, radiolocatoriştii, artileriştii antiaerieni au contribuit deplin la apărarea independenţei, suveranităţii, integrităţii teritoriale a României în crezul lor suprem "IUBIRE DE NEAM, DRAGOSTE DE ŢARĂ!"

Colonel (r) inginer ION BULETEANU

Jud. Romanați

Reîntregirea

Informație, cultură și divertisment

Președinte Fondator: Vasile Bujor

Pret: 1 LEU • Redactor Șef: Costel Vasilescu • Anunțuri și Mică publicitate: Gratuit • Nr. 18 • Iunie 2012

ONORUL REÎNTREGIRII

Este un privilegiu a ne alătura Comitetului de organizare **A'VIS '60** şi a fi mesagerii gândurilor de bine la ceas aniversar adresate tuturor celor care s-au contopit cu aviația şi au iubit zborul transformând dragostea de libertate, înalt şi vis în medalion de suflet, poposind într-o clipă a lui 2012 pe meleagurile care le-a dat imbold şi i-a desăvârşit, spunându-le BUN VENIT PE PĂMÂNT ROMANAȚEAN!

Aniversarea a 60 de ani de la înființarea Aerodromului Deveselu este un moment de bilanț, de reflecție şi amintire, prezența în număr impresionant a celor care i-au scris istoria cu efort şi elan, cu imaginație şi renunțări, cu transpirație şi risc, cu zbucium, căutări şi freamăt creator le reliefează caracterul, inteligența, spiritul de echipă, dragostea de oameni şi adevăr, şi de aceea, stimați oaspeți de onoare, *REÎNTREGIREA VĂ PREZINTĂ ONORUL!*

Nu putem uita că pământul romanațean a fost stropit deseori cu lacrimile dumneavoastră, că a fost semănat cu osemintele confraților care s-au jertfit prematur pe altarul dorului de aripă, asemenea lui Icar, destinul transferându-i prematur în escadrila din ceruri. Lor, omagiul nostru şi recunoştința veşnică a generațiilor ce vin!

Comitetul de organizare A' VIS '60 este recunoscător gândurilor şi gesturilor dumneavoastră înțelepte participând la o construcție de suflet a unei idei şi al unui ideal al reîntregirii aviatice, începutul fiind anevoios, ca al tuturor proiectelor mărețe, iar perspectiva de substanță.

Fiți sănătoşi, tari, cu speranță. E numai începutul!

Reîntregirea

20.05.1952 DEVESELU

PRIMUL PILOT ROMÂN CARE A ZBURAT ÎN SIMPLĂ COMANDĂ AVIONUL DE VÂNĂTOARE CU REACȚIE MIG-15

Daniel Mălăescu s-a născut la 11.08.1931, la Bucureşti. În perioad 1946-1948 a lucrat ca desenator tehnic la Uzinele „Steaua Roşie" di Bucureşti, timp în care, urmând şi cursurile Şcolii de zbor cu motor de pe aerodromul Clinceni, a obținut brevetul de pilot de turism.

Începând cu 15.11.1948, Mălăescu Daniel a devenit elev al Şcolii de Ofițeri Naviganți Aviație pe care, la 15.05.1950 a promovat-o cu gradul de locotenent aviator. A fost repartizat la Regimentul 1 Aviație Vânătoare din Bucureşti unde, la 15.06.1951, a fost promovat în funcția de comandant de escadrilă. Ca urmare a rezultatelor de excepție, avansat la gradul de căpitan aviator, Mălăescu Daniel, la 15.02.1952, a fost numit comandantu Regimentului 206 Aviație Vânătoare, dislocat pe aerodromul Deveselu ş dotat cu avioane cu reacție MIG-15.

Făcând trecerea pe un asemenea aparat, la 20.05.1952, de pe aerodromul Deveselu, căpitanul aviator Mălăescu Daniel a fost primul pilo român care a zburat în simplă comandă avionul de vânătoare cu reacți MIG-15. În aceeaşi zi, pe acelaşi aerodrom, au mai ieşit la simplă comandă pe acest tip de avion, căpitanii Nicolae Adrian, Nicolae Borzea, Gheorghe Gherghina şi căpitanul-comandor Tău Ion, toți din promoția de ofițeri 1950.

Iată cum este surprins acest eveniment de presa vremii:

Decolează Mălăescu

Aviatorii sunt ca şi țăranii, mereu cu ochii spre cer. Ei vor să se convingă cum este vremea, ştiind că se aseamănă cu destinul ce se poate schimba de la o oră la alta.

Meteorologii, deşii nu se mai luau după semnele băbeşti, cum ar paiele din gura porcului sau zgâriatul picioarelor scaunelor de către pisici, cu toată aparatura lor modernă, tot nu puteau renunța la tradiționala formulă de prognozare a vremii, specificând fiecare dată ca probabilă. De aceea, multe din precizările lor nu se potriveau cu realitatea. Cei planificați să decolezе mai în glumă, mai în serios, le ziceau mincinoşi. S-au potrivit spusele lor cu realitatea în acea dimineață de început de vară. Prevederile meteo veneau ca o mănuşă condițiilor timpului care se vedea în jurul orizontului. Cerul era albastru, fără vreo urmă de nori. Cele trei jumătăți de sferă ale anemocilo mometrului parcă au fost coborâte din vârful catargului şi puse sub un clopo de vid. Erau atât de nesimțitoare, încât nu înregistrau nici măcar respirați pământului. Pe sub cireşii din fața Punctului de Comandă, petalele florilo scuturate descriau parcă ochiuri de zăpadă.

Aerodromul Deveselu apărea ca o grădină. Covorul de iarbă, țesut măiestrit cu flori mărunte de câmp, albe şi albastre, aştepta prima coasă. Pe bretela din preajma pistei de beton luceau, ca nişte bijuterii în soarele care se săltase cătinel de linia orizontului, cele câteva MIG-uri 15 venite de departe. Cine ar fi bănuit că acest tip de avion va avea o mare longevitate şi că de numele lui se va lega destinul multor piloți, care vor ajunge temerari luptători aerieni. Nu se împlinise nici un an de când maiorul Răican a decolat de pe lanca cu un IAK-23, devenind primul reactorist al țării, şi pilotul Dumitru Balaur, cu un asemenea avion, îndeplinise cu succes prima interceptare de noapte, că MIG-ul 15 a aterizat pe aerodromul Deveselu. Se cerea să se facă trecerea pe acest aparat. Întrebarea era: cine va sparge gheața? Chiar şi Nostradamus, dacă s-ar fi încumetat să prezică destinul fiecăruia dintre cei chemați pe aerodromul Deveselu, n-ar fi fost luat în seamă.

Din selecta garnitură făceau parte Ion Văleanu, înalt şi mlădios ca o trestie, al cărui nume va avea o mare rezonanță în lumea aviatorilor; Adrian Nicolae, coleric şi libertin, care atunci când i se vor tăia aripile, vocea lui baritonală îl va ajuta să zboare pe lungimile de undă, devenind crainicul radiodifuziunii; Ioan Tâu, bine legat, roşcovan şi îndrăgostit de militărie ca un mic comandant de trupă, ce va deveni comandantul aviației; Nicolae Borzea, arătos ca un gladiator, cu părul numai inele, care va duce pe umeri răspunderea inspectorului de pilotaj al comandamentului; Daniel Mălăescu, suplu, cu frizura linsă, de culoarea inului topit, cu fața rotundă, cu vorba domoală, studios şi sigur pe ceea ce ştia. Deşi avea măruntul grad de căpitan, el deținea funcția înaltă de comandant de regiment. Îl avea ca locțiitor pe locotenentul Gheorghe Gherghina, mai mărunt cu aproape un cap decât şeful lui. Acesta părea un adolescent zâmbăreț lăsând să i se vadă dinții tăietori puțin încălecați. El avea să fie delegat în 1958 la banchetul de adio dat pe aerodromul Cocargeaua cu ocazia plecării din țară a aviatorilor sovietici.

Mai târziu, în gradul de general, va conduce destinul unei mari unități. Era prezent şi locotenentul major Zubcov, comandantul regimentului de la Craiova. Era recunoscut ca bun organizator, inteligent, dornic să fie mereu în față, obsedat mai mult să dea din coate pentru a prinde grade şi funcții. Era guraliv, dar vorbele lui aveau de fiecare dată o anumită țintă. Golit de sentimente, iubindu-se doar pe el, săpa pe oricine credea că îi stătea în cale. El, care din întâmplare purta un nume slav şi care, tradus, însemna Dințescu, considera şi acest lucru în favoarea lui. Dintre toți căşunase pe colegul lui egal în funcție, crezând că era cu o jumătate de pas înaintea sa. După ceea ce i se învârtea în cap, Mălăescu era moale ca şi numele care i se trăgea de la mămăligă.

Nici în aviație nu erau numai îngeri. Oare cum ar fi arătat cerul cu o singură stea şi pământul populat numai cu oameni de caracter?

Poate că tocmai datorită acestei coloraturi e frumoasă viața. Nu se poate ca această însăilare de vorbe otrăvite să nu ajungă și la urechile lui Mălăescu. Acesta, cu inima lui largă, zâmbea cu indiferență, convins de numai oamenii vii sunt pizmuiți și că doar cei morți sunt lăsați în pace de Domnului.

Toți erau brevetați piloți de război și, deși pilotaseră IAR-80-ul, până la apariția avionului cu reacție, se dădeau mari zburători. Amăgire de liceeni. Aviația nu se termină cu un tip de avion. Nimeni nu iese la pensie de la manșa unui singur aparat. După cum spunea Cartea, MIG - 15 zbura cu o viteză aproape dublă ca a avionului IAR-80 și putea să urce la 15200 de metri. Era echipat cu scaun de catapultare și era capabil să îndeplinească misiuni de noapte. Cu cei 1075 de kilometri la oră cocheta cu supersonicele care nu mai erau doar în mintea și planșetele constructorilor. Abia când au luat la puricat notițele tehnice și piloții au fost luați în dublă de către instructorii sovietici, care aveau 15-20 de ani de pilotaj, ei s-au convins de diferența care exista între cele două aparate înaripate. După ce au fost frecați teoretic și practic, a sosit timpul să li se dea drumul la simplă comandă. Instructorii de zbor, deși străini, parcă știau de când lumea de dictonul generalului Ion Popescu Oiță, precum că avionul care decolează nu ține seama de virtuțile bunicilor, ale rudelor, de dosare personale, de grade și funcții, ci numai de mâna celui de la manșă.

Dimineața era liniștită, făcută parcă anume pentru aviatori începători. Pe măsură ce se apropiau de pistă, unde MIG-urile 15 erau gata pentru zbor, buna dispoziție și verva lor tinerească dispăreau ca și când ușa unui bimotor s-ar fi deschis și paraşutiștii trebuiau să execute primul salt. Numai instructorii de zbor păreau mai degajați. Ei își făcuseră deja socotelile și nu trebuiau să bâjbâie cu aprecierile. Când grupul s-a oprit în preajma avioanelor, unul dintre instructori a ridicat brațul și degetul lui arătător s-a îndreptat spre pieptul pilotului Daniel Mălăescu, punând punct oricărora întrebări și variante. Și acea clipă mută va fi consemnată în cronica zborurilor simplu și lapidar: „Daniel Mălăescu este primul care a pilotat la simplă comandă un MIG- 15".

Pilotul Zubcov, cu mari veleități, a rămas cu buzele umflate. Ciuma aviației cerne mereu, fără să se poticnească de vorbe menite să încurce cadența realității. Nici Zubcov nu a făcut pureci mulți la pista aerodromului. Vorba aceea, fiecare pasăre piere pe limba ei.

Acest zbor a fost realizat acum 60 de ani de pe aerodromul Deveselu de către Daniel Mălăescu, comandant al Regimentului 206 Aviație Vânătoare.

Comandor av. (rez) ***Nicola Tudor***
Ioan Chereches „Aerodrom și cer"

CE A FOST LA DEVESELU?

Aici, la o aruncătură de băț de Caracal, este situat AERODROMUL DEVESELU. Discutată, apreciată, controversată, această bază aeriană reprezintă un factor care nu poate fi exclus din ecuația zborului, apărării şi aripilor româneşti.

Nu mi-am propus să realizez sau să copiez o monografie, ci doar să punctez câteva momente, secvențe care să reliefeze adevărata valoare, amplitudine şi tărie a acestei unități militare speciale, surprinzând fenomenul la dimensiunea materială reală, şi deopotrivă nivelul afectiv, profesional, uman al marii colectivități de aici.

Profit, în beneficiul cititorilor, de disponibilitatea şi autoritatea unei voci a cărei măreție o dă profesionalismul, tenacitatea, curajul: **Comandorul Vasile BUJOR, pilot de vânătoare şi încercare clasa I-a pe avioane supersonice, instructor de zbor:**

- Aşadar, ce a fost la Deveselu?

- A vorbi despre aerodromul Deveselu înseamnă a evidenția o mare entitate, impresionantă chiar prin dimensiunile sale materiale şi dotările specifice de o reală valoare şi unicitate. Imaginați-vă numai o suprafață de aproape o mie de hectare, circa 200 corpuri de clădiri, 10 centrale termice, patru corpuri de gardă, pista de decolare-aterizare de 2.500 m lungime şi 80 m lățime cu bretelele adiacente, capabilă să primească orice aeronavă din lume, hangare şi laboratoare, cale ferată proprie, depozit de carburanți neegalat în toată Oltenia ca mărime şi capacitate, prin care de-a lungul existenței a trecut spre exploatare combustibil din peste o mie de garnituri de tren, depozite de materiale, de armament şi muniții, atât echipamente de infanterie cât şi adevărate baze de adăpost, pregătire şi exploatare a suficiente cantități de rachete de aviație, proiectile reactive, bombe de diferite dimensiuni şi utilități. Zeci şi zeci de săli de pregătire pentru personalul tehnico-ingineresc şi de stat major, puncte meteorologice şi moderne baze de pregătire fizică cu echipamente specifice, cu terenuri de antrenament şi sală polivalentă, zeci de kilometri de artere şi căi de circulație şi acces, de conducte de alimentare cu apă şi cabluri de comunicație, de liziere şi şanțuri de apărare, poligoane de reglaje, antrenament şi trageri reale cu mai toate categoriile de armament, puncte fixe şi mobile pentru conducerea zborurilor, punct de comandă subteran cu toate facilitățile, unic in felul său, capabil să reziste şi unei lovituri atomice.

Trebuie menționată existența complexului de învățământ şi pregătire a personalului navigant - al piloților - unitate distinctă şi distinsă prin dimensiune şi mai ales prin valoarea intrinsecă şi multifuncționalitatea sa, dotat cu aparatură de ultima generație, de ultima oră la nivelul anului 1980,

anul creării sale: simulatoare pentru toate instalațiile ce compun un avion de luptă, săli de analiză și instruire echipate cu toate sistemele necesare menținerii capacității de luptă și perfecționării unui pilot.

La Deveselu și-au satisfăcut stagiul militar, s-au pregătit, instruit și format pentru viață peste 50 de mii de tineri ai României, multora rămânându-le în memorie trăiri inconfundabile.

Peste 600 de cadre au figurat în permanență pe statele de încadrare la Deveselu, de diverse grade și specializări: fie că se numeau aviatori, radiolocatoriști, artileriști, transmisioniști, geniști, chimiști, armurieri, piloți, șoferi, operatori și planșetiști, navigatori, laboranți, fotografi și parașutiști, specialiști în motoare și echipamente electrice, santinele desăvârșite la sol, străjuitori ageri ai cerului patriei. Cu toții au trăit și muncit sub același imbold al datoriei faptului împlinit, asemeni unei orchestre simfonice la pupitru aflându-se marele dirijor: conștiința profesională. Nu-s cuvinte mari cele pe care le folosesc, ba chiar pălesc în fața evidenței, a statisticii: timp de aproape 20 de ani la Deveselu nu a căzut niciun avion, în condițiile în care în anii '70-'80 se efectuau peste 4.000 de ore de zbor pe an, cu trageri, exerciții de luptă aeriană, interceptări, însoțiri de aeronave prezidențiale, parade militare, participări la aplicații tactice multiarme, aterizări pe aerodroame din străinătate și trageri în poligoane internaționale, iar palet este mult mai amplă, neputând să cuantificăm condițiile de muncă, pentru că niciodată aviația nu s-a făcut pe Calea Victoriei, ci pe câmpuri, în locuri izolate, pe frig, pe arșiță, ploaie, ninsoare, vânt, noaptea sau în zori.

Niciodată aviatorii nu s-au plâns, înfruntarea vicisitudinilor vremii constituind un mod de viață, acțiune, luptă și onoare, definindu-le caracterul.

Și nu oricare aviatori, ci cei de la Deveselu care, împreună cu colegii de la Mihail Kogălniceanu, de la Giarmata-Timișoara și Borcea formau patrulaterul de aur al aripilor românești, expresia eternă a gloriei, abnegației, devotamentului, atribute fără de care totul devine vis și automulțumire. La Deveselu depășirea pe sine a fost o caracteristică constantă. Un singur exemplu: într-o clipă, în 1977, 50 de piloți la manșa a 50 de avioane supersonice, amplasate în diverse poziții, au evacuat aerodromul simulând ieșirea de sub lovitură, sub coordonarea atentă, milimetrică a tehnicienilor, operatorilor și navigatorilor. De asemenea, în vara lui 1989 toată tehnica de luptă (avioanele cu toate utilajele și mijloacele de deservire) în 24 de ore a fost dislocate, staționate și puse în stare de disponibilitate totală pe aerodromul din Craiova, iar exemplele sunt nenumărate.

-Domnule comandor, devenise aproape celebră, mai ales pentru necunoscători, expresia:"MIG-urile 21 cad într-o veselie!". Ce opinii aveți?

- NICIDECUM! Și subliniez acest cuvânt cu trei linii roșii. MIG-urile 21 importate în anii '70 au fost avioane, creații de vârf ale acelor ani, avioane

excepţionale pentru vremea lor care concurau la egal cu realizările mondiale în domeniu. Avioanele nu se împart în vechi şi noi, ci cele care zboară sunt numai BUNE DE ZBOR, nepunându-se niciodată în discuţie calitatea şi viabilitatea instalaţiilor şi echipamentelor şi deopotrivă a controalelor de fond sau de rutină.

Întotdeauna MIG-ul 21 a întrunit toate condiţiile de siguranţă în zbor. Într-adevar, au fost momente în care au fost depăşite tehnic în comparaţie cu creaţiile de ultimă generaţie, mai ales în ceea ce priveşte aparatura de ochire, interceptare şi navigare, dar asta nu a afectat securitatea zborului nicio clipă.

Este într-adevăr o aeronavă pretenţioasă, explcatarea sa în zbor fiind patronată strict de prevederile manualelor de specialitate, de imperiul matematicii.

Este un avion de 8 tone care vine la aterizare cu peste 270 km/h. O viteză mare, nemaiîntâlnită astăzi, ce face să fie depaşită numai de navetele spaţiale, piloţii acestora putând face antrenamente pe MIG-ul 21. Aceste dificultăţi pot fi dominate numai cu pregătire, talent, măiestrie. Cine face rabat, plăteşte. Pentru că MIG-ul 21 face selecţia, iar cei cu pregătire slabă nu rezistă, iar indisciplinaţii răspund deseori cu viaţa. O expresie celebră, verificată: "*În aviaţie nu poţi greşi a doua oară*", este, din păcate adevarată. Asta se pare a fi şi cauza multor catastrofe aviatice. O spun şi eu care am zburat peste o mie de ore pe MIG-ul 21 şi ştiu ce vorbesc. Iar despre ce înseamnă o oră de zbor, despre seriozitate şi risc, despre renunţări şi sacrificii, despre tumultul şi zbuciumul familiilor noastre, despre poezie şi zbor, altădată...

- Nu pot să închei discuţia domnule Bujor, curiozitatea umană şi interesul profesional mă îndeamnă să vă întreb despre satisfacţiile profesionale şi împlinirile dumneavoastră ca aviator?

- Faptul că vorbesc cu dumneavoastră acum, după ce am parcurs mii de misiuni de instrucţie, antrenament, aplicaţii, trageri reale, oricare din ele petrecându-se sub spectrul noului şi imprevizibilului, îmi dă o stare de uşurare şi mulţumire, mulţumire ce o datorez lui Dumnezeu care m-a pus alături cu cei privilegiaţi. Pe de altă parte, am muncit mult, m-am antrenat şi străduit, ca pilot, să nu ies din zona realului; am căutat să-mi cinstesc şi prin fapte de arme înaintaşii, pe străbunicul Bojor prefect de Covurlui, pe părinţii mei care au suferit mult în zodia comunismului şi au crescut trei copii cu mari neajunsuri. Nu sunt lipsit de modestie când afirm că sunt fericit că Dumnezeu, metaforic vorbind, m-a primit în imperiul înălţimilor, purtându-mi de grijă. Nu cuantific ce a fost cu precizie matematică, dar nu pot să omit misiunile de însoţire a aeronavelor prezidenţiale, însărcinare de mare onoare şi răspundere pentru că te constituiai în solul şi ambasadorul ţării tale, în care, pe de o parte lumea te aplauda, fericea şi felicita, iar pe de altă parte,

conducătorul formației de instoire maiorul Virgil Samfira, răcnea din tr
bojocii: "Încă nu e perfect! Trebuie să te apropii de coechipier până-i ve
crestătura nitului de pe aripă!"; aplicațiile extreme în care am zburat pe fun
de munte în Cheile Râșnoavei, de cele șapte participări la trageri reale c
rachete în ținte în poligoane din URSS, în cele mai complexe condiții meteo
dar și impuse de strategii Tratatului de la Varșovia, reușitele mele conducăr
la gravarea numelui pe placa de onoare a marelui poligon din Astrahan, ar
zburat sub gloanțe de tun și mitralieră în Decembrie '89, dar îmi amintesc c
zborurile ca instructor în care totdeauna am trăit emoțiile piloților d
promoțiile noi și generația tânără. Nu pot să-mi ascund satisfacția de a
reușit împreună cu colegii mei care formam detașamentul de zburători a
Escadrilei a III-a Deveselu performanța de a avea, toți, titlul de "pilot clasa I-a
în anul 1981, fiind singura subunitate din aviația militară românească

Totodată, subliniez cu mare recunoștință și onoare că am avut parte
la rându-mi, de oameni dedicați aviației și zborului, instructori, model
desăvârșite, care au contribuit și la progresul și gloria aviației românești
căpitanul Raksi Alexandru de la Bobocu, instructor pe Mig-ul 15, de la car
am înțeles acrobația în formație, locotenentul major Mircea Dionisie cu car
am făcut trecerea pe Mig-ul 21 la Bacău, căpitanul Mișu Ionescu de la
Deveselu, un mare maestru în arta zborului și a principiilor pedagogice, ș
mulți, mulți alții, către care conștiința mea se pleacă admirativ, cu magistral
gratitudine. Iar întrebările tale, care-mi deschid albumul amintirilor, mă alung
în zona nostalgiilor care mă copleșesc...Și să știi că este chiar plăcut, și-
mulțumesc frumos!

Reporter Sabina-Elena VASILESCU

„În avion ai două posibilități: să te plictiseşti sau să-ți fie frică".

Orson Welles

„In avion, timpul trece în zbor".

Woody Allen

-REMEMBER DEVESELU-

15 iunie 1949 - prin desființarea Flotilei 1 Vânătoare se înființează Regimentul 1 Aviație. Dislocare: Popești-Leordeni.

17-19 aprilie 1951 - regimentul se mută de pe aerodromul Popești-Leordeni

18 octombrie 1951 - lt. maj. Man Laurențiu preia comanda regimentului.

1 februarie 1952 - Regimentul 1 Aviație se transformă în Regimentul 226 Aviație Vânătoare.

martie 1952 - personalul care începuse cursurile Școlii „Tehnica nouă" este mutat în cadrul Diviziei 66 Aviație Vânătoare nou înființată.

20 mai 1952 - de pe aerodromul Deveselu, Caracal se execută primul zbor în simplă comandă cu avionul reactiv MIG-15.

1 ianuarie 1953 - Regimentul 226 Aviație Vânătoare se transformă în Regimentul 226 Aviație Vânătoare cu Reacție.

6 martie 1953 - cpt. Ghinea Ioan este numit comandant al regimentului.

Primăvara anului 1953 - este terminată pista betonată de decolare-aterizare a aerodromului Deveselu.

17 iulie 1953 - Regimentul 226 Aviație cu reacție se dislocă pe aerodromul Deveselu - Caracal.

august 1953 - Școala de trecere pe avionul MIG-15 se mută de pe aerodromul Siliștea-Gumești pe aerodromul Deveselu -Caracal.

28 august 1953 - prima decolare a unității de pe aerodromul Deveselu.

1954 - unitatea realizează 2266 ore de zbor. Pe S-102 (era practic tot un avion MIG-15, dar construit în licență de cehoslovaci) au zburat 34 piloți, 1632 ore, revenind 50 ore de pilot.

17 septembrie 1954 - lt.maj. Golescu Dumitru cu avionul S-102 nr. 394, pe timpul zborului de noapte ratează aterizarea la ordin și se angajează la mică înălțime. Pilotul mort, avionul distrus.

1955 - Sunt executate 2030 ore de zbor. Se execută defilare în formație de regiment în cinstea zilei de 23 august. Lt. Cheleșteanu Aron, la 11.04.1955 și lt. maj. Neagoe Ștefan la 22.07.1955 își pierd viața datorită greșelilor de pilotaj.

1956 - fluctuații mari în personal. Comandantul unității, mr. Brișan Teofil predă comanda mr. Puia Ioan. Comandantul escadrilei I - Peter Arcadie predă comanda lt. maj. Bodiș Adalbert. Șeful de stat major lt.maj. Stănescu Mircea este înlocuit de lt.maj. Pruteanu Ion. Cpt. Motoroiu Nicolae este numit navigatorul unității. Lt. maj Oțeleanu Neagu este numit ofițer desant-parașutare.

Lt. Stoff Atila la 02.06.1956 pe timpul zborului de instrucție se înscri involuntar în vrie pierzându-şi viața. Lt. Dinea Nicolae, pe timp de noapte, p timp ce executa un raid în teren cunoscut, din cauza defectării generatorul catapultează în condiții normale. Sunt executate 3006 ore de zbor, dintr care 2736 pe avionul MIG-15.

1957 - Comandantul de regiment mr. Puia Ioan este înlocuit de m Popescu Teodor (Dumnezeu). Locțiitorul pentru zbor mr. Nichituş Vasile est schimbat de cpt. Baba Ioan. Două subunități execută zboruri în formație d regiment. Comandantul Escadrilei I, cpt. Bodiş Adalbert şi locțiitorul acestui pentru zbor cpt. Croitoru Florian se deplasează în URSS şi execută trecere pe avionul MIG-19. Se execută în cursul anului 2437 ore de zbor

01.01.1958 - cpt. Pescarovici recepționează la Socola-Iaşi un lot d 18 avioane MIG-19 P, dintre care 6 erau destinate Bulgariei. Escadrila I regimentului 226 Aviație Vânătoare Reactivă Deveselu este dotată, prim din țară, cu avioane de vânătoare-interceptare supersonice.

5 martie 1958 - Col. Borzea Nicolae, instructor de zbor, de p aerodromul Deveselu, cu avionul MIG-19 nr. 808 realizează viteza de 1,3 Mach, devenind primul român care depăşeşte oficial viteza sunetului.

15 mai 1958 - Regimentul se reorganizează devenind regiment d aviație de vânătoare tip I.

23 februarie 1959 - Unitatea ia denumirea de Regimentul 91 Aviaț Vânătoare.

04 iunie 1969 - Cpt. Zaboş Francisc cu avionul MIG-19P nr. 801 decedat în catastrofă aeriană lângă com. Milcov, jud. Olt.

1960 - sosesc pe calea aerului zece avioane MIG-19PM. Escadril I este dotată cu aceste avioane. Se înființează Grupul Tehnic. Sunt adus primele rachete „aer-aer" dirijate prin fascicol de radiolocație.

3 august 1960 - Cpt. Iliescu Marius şi lt.maj. Chitea Sotir s acroşează în zbor pe timpul antrenamentului în vederea parăzii de la 2 august. Mor la nord-est de com. Redea, jud. Olt.

8 septembrie 1960 - Comanda unității este încredințată maiorul Rădulescu Liviu.

13 septembrie 1960 - Pe timpul executării unui raid de noapte, l avionul MIG-19PM, nr.022 s-a blocat stabilizatorul, manşa nemailucrând î profunzime. Cu aprobarea conducătorului de zbor pilotul Vasilescu Vasil s-a catapultat în condițiuni bune.

8 martie 1961 - La zborul de antrenament cu avionul MIG-15 maiorului Ciofu Radu i se desprind paletele de la turbină şi moare î apropierea capătului de vest al pistei.

25 iulie 1961 - La avionul MIG-19PM nr. 021 pilotat de cpt. Adămit Vasile a stagnat un motor. Cauza - o defecțiune în automatica motorul Pilotul se salvează prin catapultare.

1962 - Se realizează 4931 ore de zbor. Escadrila I execută misiuni de interceptare a ţintelor aeriene care manevrează în înălţime, viteză şi direcţie.

20.11.1962 - Din cauza unei defecţuni la motorul avionului MIG-19PM, nr. 023, cpt. Vasilescu Vasile îşi pierde viaţa luând contact cu solul la două minute după decolare.

17 februarie 1963 - În zbor de verificare cu UTI MIG-15 nr. 2198 cedează axul turbinei şi îşi pierd viaţa cpt. Indrie Mihai şi cpt. Radu Nicolae, pe direcţia de est a pistei în apropiere de Gostavăţu, Olt.

5 octombrie 1963 - Lt.col. Zăpîrţan Ioan este numit comandant al regimentului.

1965 - Sunt introduse în exploatare avioanele MIG-21 PFM. Apare o nouă categorie de personal tehnic-maiştri militari.

4 iunie 1965 - Pe timpul unei interceptări de noapte, mr. Brişcă Vasile îşi pierde viaţa cu avionul MIG-19 PM, nr. 016, percutând Munţii Lotrului în apropierea com. Malaia.

28 septembrie 1965 - Col. Mihăiţă Vasile preia comanda regimentului.

1967 - În cadrul subunităţilor de deservire apare „Grupa pliori paraşute".

1968 - Se face o nouă organizare a „Serviciului Tehnic de Exploatare" şi a „Serviciului Tehnic de Aviaţie". Avionul MIG-15 este înlocuit cu avionul MIG-21 F-13.

12 martie 1968 - Piloţii Escadrilei III încep zborul pe avionul MIG-21 F-13.

21-22 mai 1968 - Are loc aplicaţia cu trupe şi inamic marcat „ZENIT 68". S-au evidenţiat piloţii: mr. Botea Ilie, cpt. Cehan Virgil, mr. Bătinaş Ion, mr. Culea Constantin, lt.col. Oprescu Nicolae.

16 iunie 1968 - Cu ocazia Zilei Aviaţiei, regimentul participă la mitingul organizat la Bucureşti cu o patrulă de avioane MIG-21 PFM, avându-i la manşă pe: lt. col. Danciu Ilie, cpt. Solomon Virgil, cpt. Cehan Virgil şi cpt. Mereu Constantin.

12 decembrie 1968 - Lt.col. Pătru Gheorghe este numit comandant al regimentului.

1969 - Se execută 3205 ore de zbor.

3 aprilie 1969 - Pe timpul unui zbor de instrucţie cu avionul MIG-21 F-13, nr. 24, mr. Mihai Ştefan se angajează în nori şi îşi pierde viaţa în apropierea com. Călmăţui, jud. Teleorman.

23 august 1969 - Regimentul participă cu 12 avioane la parada militară din municipiile Timişoara şi Oradea. Conducătorul formaţiei a fost lt. col. Ardelean Gheorghe.

10 aprilie 1970 - Antrenament de cooperare tactic cu D.1 A.A.T. din

Bulgaria. S-a remarcat mr. Mereu Constantin, care a interceptat 3 ținte.

14-15 iulie 1970 - Aplicația „ZENIT 70" cu trupe şi inamic matcat din unele țări ale Tratatului de la Varşovia. Unitatea participă cu toate forțele şi mijloacele. S-au evidențiat: navigatorii mr. Dragu, mr. Nicu, cpt. Hubner, piloții lt. col. Danciu Ilie, mr. Măgdălinoiu Năstase, mr. Biță Ion, lt. maj. Buzdugan Vladimir, lt. maj. Tănase Valentin, lt. maj. Zah Nicolae.

1 septembrie 1970 - La executarea zborului de instrucție în celulă noaptea, mr. Schuster Francisc şi lt.maj. Buzdugan Vladimir se acroşează lateral, la verticala aerodromului. Mr. Schuster Francisc pierde controlul avionului şi la înălțimea de 600 m, catapultează.

4 mai 1971 - Lt. col. Susai Vasile este numit comandant de regiment.

21 mai 1971 - Antrenament de cooperare tactic cu D. 1 A.A. din Bulgaria. Mr. Dorobanțu Anghel şi mr. Voloncs Andrei, după executarea interceptărilor, au aterizat, conform planului, pe aerodromul Dobroslavț, Bulgaria.

25 martie 1971 - Lt. Rus Traian, sesizând incendiu la bordul avionului MIG-21 F-13, nr. 22, catapultează în bune condițiuni în apropierea com. Bucinişu.

21-22 aprilie 1972 - Antrenament în condiții de bruiaj radioelectronic. Pentru modul de acțiune sunt decorați piloții: mr. Vuc Mircea, lt. col. Crețu Constantin, cpt. Mateescu Dumitru şi lt. maj. Stătescu Nicolae.

16 mai 1973 - Se realizează prima aterizare pentru omologarea pistei de pe autostrada Bucureşti-Piteşti. Misiunea este executată de lt.col. Sandu Iordan şi lt.col. Botea Ilie cu avionul UTI MIG-15, nr. 1522.

7 iunie 1973 - Tinerii locotenenți majori: Ciobănescu Pompiliu, Tecuceanu Ion, Sarkozi Ştefan şi Chiş Valeriu execută trageri cu rachete aer-aer autodirijate deasupra mării, în poligonul Capul Midia.

18 septembrie 1973 - La un zbor de instrucție, în decolare, cpt. Nițu Ion care pilota avionul MIG-21 MF nr. 5914, datorită unei defecțiuni la motor îşi pierde viața.

Iunie 1974 - Regimentul execută trageri reale cu rachete aer-aer în poligonul Astrahan din URSS, cu o grupă de nivel escadrilă, unde obține calificativul: FOARTE BINE. Componența grupei: col. Griober Petre, lt. col. Coman Corneliu, lt. col. Iancu Gheorghe, lt. col. Botea Ilie, Lt. col. Crețu Constantin, mr. Cristogea Dumitru, mr. Bîrsan Ion, cpt. Tolomei Gheorghe, lt.maj. Tecuceanu Ion, lt. maj. Sarkozi Ştefan şi lt. maj. Chiş Valeriu.

25-28 iunie 1974 - Aplicația „GRANIT 74" în cooperare cu aviația din țările vecine. Acționându-se cu profesionalism, au fost interceptate toate țintele repartizate.

Iulie 1976 - Trageri reale cu rachete aer-aer în poligonul Astrahan URSS, calificativ maxim. Componența grupei: col. Adămiță Vasile, lt. col. Mereu Constantin, lt. col. Bîrsan Ion, cpt. Mateescu Dumitru, cpt. Stătescu

Nicolae, lt. maj. Băjenaru Aurică, cpt. Tănase Valentin, lt. maj. Harpailă Constantin, cpt. Ionescu Mihai, lt. maj. Deaconescu Ion, mr. Voloncs Andrei, mr. Cehan Virgil, lt. maj. Chiş Valeriu şi lt. maj. Balica Ion.

30 septembrie 1977 - Lt. col. Bârsan Ion, pilot instructor şi lt. maj. Stoica Gheorghe, elev, îşi pierd viața cu avionul dublă comandă MIG-21 UM, nr. 9531, la verticala aerodromului.

26 decembrie 1977 - Lt. col. Mereu Constantin este numit comandant de regiment.

19-25 iunie 1978 - Aplicația „GRANIT 28". Regimentul participă cu 30 avioane în 86 ieşiri avion, executând 74 ore de zbor. Misiunea a fost îndeplinită cu calificativul maxim.

Iulie 1979 - Trageri reale cu rachete aer-aer în poligonul Astrahan, URSS, calificativ maxim. Componența grupei: col. Adămiță Vasile, mr. Stătescu Nicolae, cpt. Sarkozi Ştefan, cpt. Chiş Valeriu, cpt. Băjenaru Aurică, cpt. Harpailă Constantin, cpt. Vulpescu Emanoil, cpt. Popescu Florian, cpt. Deaconescu Ion, lt. maj. Bujor Vasile, lt. maj. Vereş Ioan, lt. maj. Tihon Alexandru şi lt. maj. Potra Petre.

12-14 iunie 1980 - Aplicația de apărare antiaeriană a teritoriului „GRANIT 80" în cooperare cu unele state participante la Tratatul de la Varşovia. S-a acționat cu 22 avioane în 84 ieşiri, executându-se 49 interceptări.

26 noiembrie 1980 - Col. Adămiță Vasile girează comanda regimentului.

2 martie 1981 - Mr. Stătescu Nicolae este numit comandant de regiment.

August 1981 - Trageri reale cu rachete aer-aer, ziua, în poligonul Astrahan, URSS, calificativ maxim. Componența grupei: mr. Tolomei Gheorghe, cpt. Petrescu Neculai, Cpt. Bondoc Ioan, cpt. Chiş Valeriu, cpt. Vereş Ioan, cpt. Popescu Florian, cpt. Bănceanu Alexandru, cpt. Breazu Ion, lt. maj. Irimia Vasile, lt. maj. Mărăşescu Dumitru, lt. maj. Oancea Ion, lt. maj. Tudose Virgil.

August 1983 - Trageri reale cu rachete aer-aer, noaptea în stratosferă, în poligonul Astrahan, URSS, calificativ maxim. Componența grupei: mr. Ionescu Mihai, cpt. Oancea Ion, cpt. Vulpescu Emanoil, cpt. Breazu Ion, cpt. Popescu Florian, mr. Deaconescu Ion, mr. Tecuceanu Ion, cpt. Oancea Ion, cpt. Irimia Vasile, cpt. Bănceanu Alexandru, cpt. Breazu Ion, cpt. Popescu Florian, cpt. Scrobotă Valer, cpt. Bujor Vasile, cpt. Tudose Virgil.

16-18 aprilie 1984 - Antrenamentul trupelor din sistemul unic de apărare antiaeriană a statelor participante la tratatul de la Varşovia, pe teatrul de acțiuni militare de Sud-Vest „GRANIT 84". Au acționat 14 echipaje ziua şi 10 echipaje noaptea. 41 ieşiri avion. Calificativ maxim.

30 septembrie 1984 - Mr. Constantineanu Constantin este nu comandant de regiment.

4 iulie 1987 - Mr. Harpailă Constantin este numit comandant regiment.

Iulie 1988 - Trageri reale cu rachete aer-aer, ziua, în poligo Astrahan, URSS, calificativ maxim. Componența grupei: mr. Harpa Constantin, mr. Iliescu Dumitru, mr. Costică Tudor, mr. Varia Ştefan, m Ioniță Nicolae, mr. Deaconescu Ion, mr. Scrobotă Valer, mr. Bujor Vasile, m Popescu Florian, cpt. Juncu Ilie, cpt. Stoica Marin, cpt. Mândru Ion, cp Neagoe Ion şi navigatorii: cpt. Tanislav Ion, cpt. Dumitrescu Gheorgh

august 1989 - Ultima grupă de trageri cu rachete reale aer-aer poligonul Astrahan, URSS: lt. col. Harpailă Constantin, mr. Iliescu Dumitr lt. col. Deaconescu Ion, mr. Costică Tudor, cpt. Juncu Ilie, cpt. Stoica Maria cpt. Neagoe Ioan, cpt. Calcişcă Ştefan, cpt. Mihai Valentin, cpt. Mândru Io cpt. Puiu Adrian, cpt. Ristea Virgil, cpt. Florea Virgil, mr. Bujor Vasile.

1 martie 1990 - Mr. Scrobotă Valer este numit comandant d regiment.

18 iulie 1992 - Lt. col. Juncu Ilie este numit comandant de regimen

13 aprilie 1993 - Lt. col. Diaconescu Ion şi lt. maj. Popa Aurelian i pierd viața cu avionul MIG-21 Um, nr. 328, la nord de localitate Sprâncenata, jud. Olt. Cauza: ciocnire în aer cu simpla comandă pilotată d mr. Calcişcă Ştefan, care se salvează prin catapultare.

14 octombrie 1994 - Cpt. Truşcă Adrian îşi pierde viața în raid c avionul MIG-21 MF, nr. 5902, la nord vest de Alexandria.

27 iule 1995 - Pe timpul sondei meteo şi trageri foto lt. col Scrobot Valeriu şi lt. col. Băloi Ioan cu avionul MIG-21 UM nr. 9521 îşi pierd viața, l capătul de vest al pistei de decolare aterizare .

31 august 1995 - Cpt. Comandor Juncu Ilie este numit comandan al Grupului 91 Aviație Vânătoare. -cpt. Jianu Nicolae este numit şef de sta major al Grupului 91 Aviație Vânătoare. -comandor Iliescu Dumitru este numit comandantul Bazei 91 Aeriene de Aviație Vânătoare şi Vânătoare Bombardament. Cpt. comandor Grosu Mircea este numit şef de stat major a Bazei 91 Aeriene de Vânătoare şi Vânătoare Bombardament.

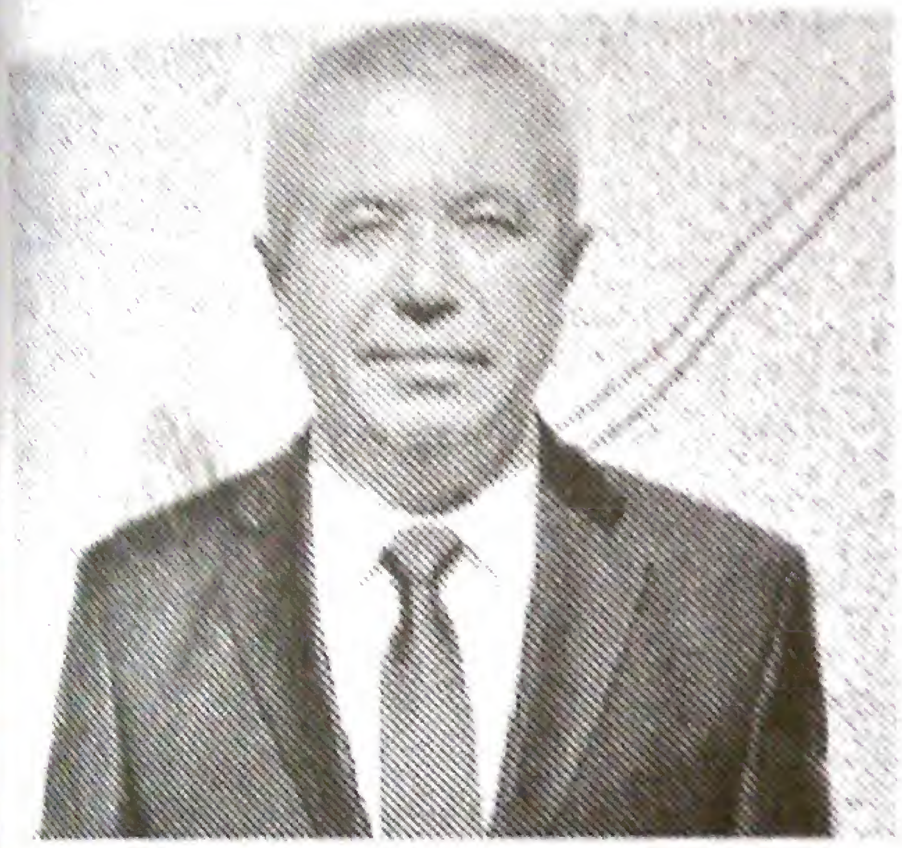
13 iulie 1997 - Cpt. comandor Dogaru Dumitru este numit şef de sta major al Bazei 91 Aeriene de Vânătoare şi Vânătoare Bombardament.

15 ianuarie 1999 - Cpt. comandor Dogaru Dumitru este numi comandant al Bazei 91 Aeriene de Vânătoare şi Vânătoare Bombardament Lt. comandor Drăghici Alexandru Dumitru este numit şef de stat major a Bazei 91 Aeriene de Vânătoare şi Vânătoare Bombardament.

15 aprilie 2000 -cpt. comandor Nicola Tudor este numit numit şef de stat major al Bazei 91 Aeriene de Vânătoare şi Vânătoare Bombardament Ultimul şef de stat major al Bazei 91 aeriene a fost comandorul Grosu Nicu

"FILONUL DRAGOSTEI MISIUNII ÎNDEPLINITE"

"Fac parte din fantasticul amfiteatru al aviației"; "domnul Teodorescu mi-a inspirat un spirit patriotic impresionant"; "...pe peretele clasei noastre era harta României Mari"; "...a fi aviator este un privilegiu, o șansă"; "Sunt încă apt de a trece Prutul"; "Mareșalul Antonescu - unul din marii eroi ai neamului!"; "...aviația a rămas vie în sufletul meu..."; "...cerul ne-a decorat cu seninătate"; "...ne pregătim, cu mare drag, de nuntă!"



Dialog cu Cpt. C.dor ing. CONSTANTIN ANDREI

Reporter: A fi aviator, domnule Comandor, este o profesie sau împlinirea unui vis, ori, de ce nu, o îmbinare armonioasă între aceste aspirații; în cazul dumneavoastră a fost o întâmplare, un interes, o determinare exterioară ori o năzuință?

A.C.: Eu mi-am dorit să fac parte din fantasticul amfiteatru al aviației, a fost o conjunctură însă, în sensul că eu inițial am vrut să devin pilot militar. Am fost chiar și la examen, la vizita medicală, acolo erau cozi și o mare zonă de așteptare, chiar insuportabilă, eram și nemâncat. M-a băgat la proba vestibulatorie, am rezistat la rotirea pe scaun, am mers drept, dar am transpirat foarte tare, iar medicii au stabilit că nu sunt potrivit pentru pilot. De altfel, sunt multe motive ridicole pentru care poți să pici acolo. Am văzut că lumea transpiră, dar asta nu mai are nicio importanță, iar în al doilea an am dat examen la Academia Tehnică Militară ca să fiu tot la aviație, motiv pentru care intensificasem pregătirea fizică. Mă pregăteam și înainte. Erau niște cercuri de rotire, cum am avut și la regiment, la care eu n-am amețit niciodată, după care am tras concluzia că puteam să trec examenul la piloți. Nu mi-a părut rău, m-am resemnat, dar, în plus, am pus mult suflet pentru ca lucrurile să iasă întotdeauna foarte bine.

Inițial, am ținut să intru în sistemul militar încă din clasele primare. Aveam diriginte un profesor de istorie-geografie, domnul Teodorescu, care mi-a insuflat un spirit patriotic impresionant. Noi, la Dobrun, am avut până prin clasa a VII-a, asta era prin 1974, pe peretele clasei harta României Mari, în care eram vecini la nord cu Polonia, la nord-vest cu Cehoslovacia, iar Dobrogea era la noi inclusiv cu proprietățile Reginei Maria de la Balcic. La un moment dat ne-a zis că "*Dacă cineva dintre voi ajunge undeva, sus, să nu uite niciodată ce vede aicea pe perete*". Eu n-am ajuns "undeva sus", dar povața domnului diriginte m-a marcat și n-am uitat-o niciodată.

Rep.: Mi-ați intuit întrebarea, răspunzându-mi, o să revenim la acest subiect naționalist,... Să continuăm cu aviația...

A.C.: Aviația este un domeniu de mare responsabilitate! Eu aşa am tratat-o totdeauna! Am avut colegi de la Academie, mai mari ca mine cu câțiva ani, dar îi cunoşteam foarte bine, şi au făcut o eroare, la Sibiu, cu montajul unei pale, s-a popularizat asta prin 1986, elicopterul a căzut, pagube materiale importante. S-a făcut proces, le-a dat câțiva ani de puşcărie, şi au avut de plătit prejudiciul, la vremea respectivă, câte patru milioane lei, în condițiile în care solda lunară nu depăşea patru mii de lei. Oamenii ăia au fost desființați, şi asta în sistemul militar unde era răspundere, iar eu eram conştient de rațiunea şi deplinătatea responsabilității, că efectuarea sarcinilor şi misiunilor este mai mult decât o obligație sau ordin; este un crez!

Este foarte curios că în niciun sector din celelalte care compun societatea nu există răspunderea care se impunea la aviație şi pe care aviatorii şi-o asumau. Un procuror, chiar dacă face greşeala şi bagă pe unul la puşcărie nevinovat, nu pățeşte nimic, ba chiar dacă se ajunge la plata unor despăgubiri, pe astea şi le asumă statul, adică noi toți cei care plătim impozite şi dări către stat. Şi dacă privim în toată societatea tot aşa este, fără răspundere, poate de asta se şi vorbeşte de disoluția autorităților, pentru că nimeni nu-şi face datoria, dar nici nu poartă răspunderea. Ar fi foarte important ca societatea să-şi rezolve aceste aspecte şi să răspundă imperativelor naționale, pentru că sunt probleme care privesc omul, şi în ansamblul său, națiunea!

În aviație, un trio de percepte este determinant: cunoaştere, prevedere, responsabilitate. Simțul datoriei şi spiritul de echipă sunt elemente care unesc, probabil, unde pornesc din acelaşi filon al dragostei de misiunea îndeplinită, căreia fiecare aviator i s-a dedicat încă de la alegerea profesiei; şi totuşi, subliniez, că a fi aviator este mai mult decât o profesie, o specialitate militară, este o misie şi un crez asumat. Este dedicație! Iar spiritul de echipă este evident nu numai la zbor, la pregătirea tehnicii, la antrenamente, aplicații, exerciții, ci în orice conjunctură în societate unde bate inimă de aviator. Pe lângă muncă, experiență, pregătire, efort, în orice împrejurare dacă nu pui şi suflet, rezultatul este mai puțin rotund.

Rep.: Ați învățat carte multă şi v-ați asumat prin complexa activitate de coordonator tehnic, de inginer de escadrilă, care poate fi împlinită numai prin a rezona la unison toate energiile umane, v-ați asumat un risc. Astea vreau să întreb, se compensează prin satisfacția muncii împlinite?

A.C. : Satisfacții precum sosirea avionului din misiune, descoperirea unei deficiențe în funcționarea unui agregat sau instalații, eliminarea oricărei premise de incident, sunt supreme în activitatea personalului tehnic, iar pe umerii fiecărui membru al echipei stă reuşita oricărei misiuni în zbor. O spun cu temei că, a fi aviator nu este la îndemâna oricui, iar a fi aviator este şi

şansă dumnezeiască, un privilegiu, pentru că, într-un fel sau altul, te contopeşti cu natura, cu infinitul, cu libertatea! Retragerea unui avion de la zbor este, uneori, o şansă!

Rep.: La prima vedere sunteţi un molcom, dar cine vă cunoaşte mai bine se convinge că sunteţi un vulcan în fierbere; în marea postură de inginer responsabil trebuia să luaţi hotărâri ferme, imediate cu privire la fiecare aeronavă dar şi, pe un anumit segment, asupra personalului navigant. Apoi, omul încet în aparenţă, a fost, nimic altceva, decât pilotul de curse la raliuri şi competiţii de anvergură. E o chestiune importantă! Cum explicaţi?

A.C.: Nu-i deloc aşa! Am participat, într-adevăr când eram la Centrul de Cercetări şi Încercări în Zbor de la Craiova, era foarte greu cu naveta, dar aveam multe zile libere întrucât făceam de serviciu acolo. Aveam un verişor pilot de curse la echipa Universitatea Craiova, m-am antrenat şi am participat cu el la concurs, părea interesant, dar nu asta e important... Eu sunt ca un vulcan cu capacul pus, am foarte multă stăpânire de sine şi nu reacţionez impulsiv, iar a păstra echilibrul este de multe ori esenţial nu numai la aviaţie. Numai aşa poţi să judeci corect, să iei în considerare toate elementele care compun un ceva, un eveniment şi să reacţionezi conştient. Este chiar o condiţie primordială în aviaţie.

Rep.: V-am auzit odată: pentru cauza Basarabiei aş fi în stare imediat să plec la luptă!

C.A.: Am cincizeci şi doi de ani şi sunt încă apt dacă ar fi să trecem Prutul. Graniţa României a fost întotdeauna pe Nistru, nu mai vorbesc de cea de pe vremea dacilor, când a fost mult mai departe. Ştiţi că noi ne tragem din traci, din care practic se trage toată Europa. Vreau să spun că oamenii ăia de dincolo sunt români şi cu unii mai putem fi împreună, dar se fac atât de multe greşeli... Am sperat la un moment dat că o să fim împreună în Europa. Şi noi, şi Ucraina, şi Moldova, şi Bulgaria, şi era ceva, ceva important, pentru că dacă vă uitaţi cum s-a încercat să se impună condiţii aberante, că există o limbă moldovenească, au fost în stare unii din conducători să vină la Bucureşti chiar şi cu translator... Sunt nişte detalii care sfidează orice, chiar şi bunul simţ.

Eu sunt conştient că şi acum mai sunt agenţi KGB infiltraţi la Chişinău, poate şi la Bucureşti, aşa cum a fost Ana Pauker, Bodnăraş, de ce lucrurile au curs la noi către comunism, deşi în conştiinţa naţiunii nu era loc de comunism, comuniştii n-au fost decât câteva sute de indivizi la vremea respectivă şi totul s-a canalizat, de către serviciile secrete şi în special de KGB ca să fie falsificate alegerile de la 1946, ca să fie executat Antonescu, deşi eu şi la ora actuală, în opinia mea îl consider unul din marii eroi ai neamului românesc. Pe Antonescu nu poţi să-l pui decât lângă Mihai Viteazul, lângă Ştefan cel Mare, lângă Mircea cel Bătrân. El n-a vrut decât să-şi ia înapoi România. Conjunctura l-a adus într-o situaţie în care s-a

pierdut, dar şi din cauza trădărilor dinăuntru.

Sunt foarte, foarte multe detalii...trecem la probleme naționaliste ca pe mine m-au pasionat, deşi nu m-am implicat şi n-am avut ocazia să face ceva, dar cred că se poate face şi pe cale paşnică, adică să ajungem să f măcar România împreună cu Basarabia în interiorul Europei.

Nici nu mai vorbim că cetățile lui Ştefan cel Mare, sunt acum Ucraina, Basarabia era în sud până la Marea Neagră, nu era Ucraina şoldul nostru până la brațul Sf. Gheorghe...

După ce ne-au luat Basarabia, aşa întreagă cum era ea, inclusiv zona de nord care e la Ucraina în momentul de față, şi oamenii ăia nu su considerați, nu au nici măcar primele opt clase în limba română, se m învață româna doar în familie, nu mai vorbim de facultăți în limba român cum au maghiarii specific naționalității lor. A fost aplicat dictonul *"Divide impera"*, adică, *„Divide şi cucereşte"* sau *„Dezbină şi stăpâneşte"*. Au luat d la Moldova şi au dat la Ucraina, de la Polonia la Ucraina, de la Ucraina au d la alții mai din spate, inclusiv prin sud la Kârghistan, la Kazastan, au luat d la unii şi au dat la alții ca să-i învrăjbească. Pe de altă parte, noi n-avea nevoie de Tiraspol; România n-a fost niciodată dincolo de Nistru. Ne-a d Tiraspolul, o zonă micuță-micuță, şi ne-a luat în sud o zonă de zece ori m mare plus în nord ceva la fel. Plus că Tiraspolul e mărul discordiei şi o zon predispusă la conflict. Şi ați văzut câtă duşmănie se manifestă când vin vorba de revenirea la hotarele fireşti.

Găsesc ca soluție optimă intrarea tuturor în Europa şi atunci am fi to românii la un loc. Dar vedeți cât de complicat merg lucrurile, ca să constată că nici în spațiul Schengen nu mai avem loc.

Rep.: Aş vrea să subliniați domnule comandor inginer, câteva num de oameni, de personalități care v-au marcat, au constituit modele pent dumneavoastră, la care atunci când vă gândiți vă dau o stare de bine, d confort intelectual?

A.C.: Aveam îndrumătorul nostru de grupă la Academia militară Stoicescu se numea, care m-a impresionat, ca de altfel mulți alții, oamen deosebiți. Mi-aduc aminte că am dat examenul de admitere la Făgăraş, eram soldat la vremea respectivă, fac o paranteză acum, am căzut la piloți, m-a încorporat la o unitate de tancuri la Turda, la tancuri unde chiar nu mi-a plăcut, că poate ajungeam inginer la tancuri, nu m-a pasionat, pentru că to aviația a rămas vie în sufletul meu, mai ales că cel cu care am fost la examen a luat la piloți şi a ajuns la elicoptere, la Alexeni cred, Mogoroaşe Aurel cheamă.

Revin la Făgăraş la examen, la proba la matematică, mi-amintesc c am rezolvat subiectele, aveam trei ore la dispoziție, dar eu în două a terminat, am dus lucrarea, iar una din probleme era interpretabilă, adică s putea face în două variante, care erau conforme. Nu ştiu de ce eu m-a

gândit la a doua variantă, iar domnu Stoicescu își aruncă privirea, îmi spune că altfel se rezolva, dar e bine și așa, și chiar îmi spune, "Du-te și fă-o în varianta cealaltă". Erau de față cu toți candidații și poate era caraghios sau, oricum, discutabil, și am zis, "Dom' profesor, lăsați-o așa, ce-o fi să fie, n-are importanță". Probabil că a realizat mai târziu că situația nu era chiar de dus înapoi, și a apreciat foarte mult gestul meu, m-a ținut minte în permanență. Am fost admis cu o medie bună, pe locul șase, oricum în prima jumătate a grupei.

După primul an, pe cei care aveau rezultate bune îi făceau membri de partid. Așa era obiceiul. Dar se făceau cei mai buni, nu... Partidul a fost o pacoste la început, dar, ulterior, selecta valorile. M-au primit și pe mine în partid, dar m-a impresionat când unul din colegii mei, care trebuiau să-și exprime punctul de vedere vis à vis de mine, Hanganu se numește, a lucrat mult timp la Boteni și apoi s-a mutat la București, m-a caracterizat ca având o logică impresionantă. Era adevărat în fond, dar eu nu realizasem că pe el îl impresionase și îl marcase atât de mult. El, ca și alții constatase că eu puneam accentul, la studiu, cursuri, seminarii, pe logică, față de ei care munceau mult și parcă din răsputeri.

Aveam un examen cu un profesor civil, Stuficiu, era vorba de niște calcule în spațiu, iar dacă aveai logică și nu pierdeai niciun detaliu, reușeai ușor. Era atmosfera încordată, nu prea voia să intre nimeni primul, am intrat eu. Stuficiu a fost satisfăcut și mi-a dat nota zece, iar când am ieșit afară, toți parcă s-au destins, s-au calmat, dar n-a fost chiar așa, întrucât la examenul respectiv au căzut peste șaizeci la sută! Poate aveam experiență și de la Dobrun, unde se juca șah la domnu Bădița, unde importantă era anticiparea mutărilor. Ajungeam să ne confruntăm și la nivel județean, tot între noi, pentru că eram foarte buni. Poate de aici și calmul deosebit, dar rotițele rațiunii se învârt în timp ce nu te exteriorizezi, nu se vede izbucnirea de suprafață. În șah, ca și în viață, e mai inteligent cel care reușește să prevadă mai multe mutări, pașii ulteriori.

La Deveselu m-am simțit bine, făceam parte din angrenajul unui mare regiment de aviație de luptă. Am simțit coeziunea colectivelor cu vector desăvârșit în scopul a trei imperative de maximă importanță, definitorii: îndeplinirea misiunilor, securitatea tehnicii și zborului, disponibilitate sporită a subunităților de luptă. Am avut comandanți, colegi admirabili, m-a determinat întotdeauna ideea de a acorda o șansă. I-am simțit sprijin de nădejde. Mă marchează lipsa unora dintre noi, chiar în plină tinerețe, și mă gândesc la Gicu Dobrotă. Prieteni de suflet fără de care chiar ne lipsește ceva. Viața curge mai departe, dar suntem mai săraci, iar amintirile ne copleșesc!

AVIS '60 a fost un eveniment important și de mare încărcătură sentimentală. Fără acest prilej poate nici nu m-aș fi mai revăzut cu Pribelean, cu Sandu Eugen, cu Gheorghe Marcian, cu toți aviatorii cu care am clădit sub

acelaşi cer, cer care nu ne-a decorat totdeauna cu grade şi medalii, dar cu nori senini, izbăvitori şi sentimentul de libertate, da. Este chiar esenţa existenţei!

Rep.: Să facem un pas în timp spre evenimentele din decembrie '89, de care nu sunteţi străin...

A.C.: Mă marchează de multă vreme evenimentele de la finalul anului 1989, mai ales prin multitudinea de stări emoţionale, prin contradicţii, confuzii şi chiar dezinformare voluntară.

Eram în acea perioadă coordonatorul apărării terestre în zona de dispunere a Escadrilei a III-a. Într-o seară foarte ceţoasă, în apropierea Crăciunului, când aproape că se întunecase, am primit ordin de la comandantul regimentului să retrag jumătate din efectiv în linia a II-a de apărare. Am primit ordinul prin curier întrucât nu aveam legătură telefonică directă. Contrariat, am mers la clădirea escadrilei, unde se găsea telefon, am sunat comandantul căruia i-am precizat că mi se pare nepotrivit strategic să retrag jumătate din luptători în spate, iar ceilalţi să rămână în faţă pe primul aliniament, întrucât în condiţii de ceaţă şi întuneric se pot împuşca între ei. Atunci, zice, *"Retragi pe toţi în linia a II-a!"*

M-am întors în dispozitiv, unde am luat legătura cu şefii grupelor de apărare terestră şi cu domnul colonel Negrea, care coordona foarte mulţi rezervişti civili în calitate de comandant al apărării civile în zonă. Le-am comunicat ordinul de retragere a întregului efectiv de puşcaşi şi mitraliori pe linia a II-a de apărare. Am stabilit o întâlnire peste treizeci de minute în care să constatăm executarea ordinului. Zis şi făcut, toţi comandanţii au raportat retragerea efectivelor pe linia a II-a, inclusiv colonelul Negrea. În timp ce discutam, la aproximativ trei sute de metri nord de locul nostru de dispunere, ca din senin, au apărut rafele de mitraliere. Înspăimântaţi, neavând altă explicaţie, toţi militarii au sărit pe biute, au luat poziţie de tragere şi au început să execute foc în direcţia respectivă.

Au fost 15 - 20 de secunde foarte lungi în care am crezut că chiar există teroriştii despre care se vorbea, după care am avut o bănuială şi am strigat să se înceteze focul. În liniştea care s-a creat, s-a auzit un glas de disperare: *"Bă, nu mai trageţi că suntem noi!"*

Ce se întâmplase: domnul Negrea uitase de o grupă de civili de la gărzile patriotice care se afla în dispozitiv într-un tranşeu. Am fost la un pas de măcel. Era să ne împuşcăm unii pe alţii. Refuz să mă gândesc şi să-mi imaginez ce ieşea şi ce consecinţe ar fi fost dacă acceptam dispunerea pe două aliniamente, unul în faţă şi altul în spate.

Mă macină şi acum întrebarea retorică generată de uimirea că interese obscure au coborât atât de jos logica şi demnitatea umană încât să dorească şi să plănuiască să ne împuşcăm între noi! Să fie cât mai multe victime care să le legitimeze planurile şi acţiunile diabolice de parvenire.

şi mai ales, de la ce nivel s-au dat şi au venit astfel de îndemnuri criminale!

Rep.: Aţi fost, sunteţi un avangardist, mai aveţi multe "mutări" - vorbind în termenii şahişti, care vă pasionează, de materializat. Păreţi împlinit, aveţi o familie care vă întregeşte, care freamătă la unison...

A.C.: Suntem foarte mulţumiţi. Tot timpul putea să fie şi mai bine. Sunt mândru de soţia mea care este foarte energică, se implică pentru că ştie, dânsa este *„vioara întâi"* cum se spune, acţionar şi administrator, iar eu ajutorul din umbră. Avem sarcinile împărţite armonios.

Băiatul nostru, care este deosebit, a făcut ASE-ul, dar şi Facultatea de Drept la Bucureşti, în care doi ani s-au suprapus, adică în şase ani a făcut două facultăţi. Două licenţe luate cu medii de peste nouă. A lucrat o perioadă la o firmă de consultanţă economică recunoscută, acum este avocat asociat la o firmă din Bucureşti *"Piperea & asociaţii"*, axată pe litigii economice, a învăţat şi se descurcă foarte bine. S-a căsătorit şi ne pregătim cu plăcere de nuntă.

N-am timp liber, mă pasionează tehnica în domeniul automatelor de cafea de care mă ocup în prezent, mă documentez continuu.

Am nostalgia unei unităţi de aviaţie în preajmă, constat şi un con de umbră în care a intrat, aviaţia care era şi este un mare consumator de resurse, dar cine are aviaţie militară puternică e şi puternic pe plan mondial. În aviaţie, ori eşti cel mai puternic ori găseşti alte soluţii. Sper că ai noştri le-au decelat corespunzător. Timpul certifică!

Reporter Alina Elena MARIN

Paşi spre cer, paşi spre sine

"Pentru mine Deveselu a însemnat primul pas în carieră, într-o şcoală a disciplinei muncii şi a respectului în sine. Aici am înţeles ce înseamnă să fii ofiţer al Aviaţiei Române".

Comandor **BERESCU ANDREI**

"Nu m-aş fi săturat niciodată să zbor prin spaţiu" .

Yuri A Gagarin

Gânduri despre Aerodromul Deveselu

În viața de zi cu zi, cerul este re degrabă o imagine pe care o privim de jo uneori cu plăcere – când este vreme bu – alteori cu îngrijorare, atunci când plo sau ninge prea mult. În viața de zi cu zi cer este, de fapt, o altă lume. Pe aerodro însă, această separare se atenuează pân la dispariție. Aerodromul este locul unde cerul se unește cu pământul. Pe aerodro nu te mai gândești la cer ca domeniu rezer vat exclusiv păsărilor, ci mai degrabă ca prelungire firească a spațiului terestru, de unde pleacă în zbor acele păsări metalice numite avioane, însuflețite de oamenii care le pilotează.

Am trăit viața de aerodrom în per oada septembrie 1984–mai 1989. Și am avut șansa să o trăiesc la Deveselu. Ca tânăr absolvent al Academie Tehnice Militare, m-am integrat și eu, treptat, într-una dintre cele mai bune echipe tehnice pe care le-au avut Forțele Aeriene Române. Maiștri militari subofițeri tehnici, subingineri și ingineri, cu toții am colaborat pentru ca acele păsări metalice să poată zbura cât mai mult, dar întotdeauna în condiții de siguranță. Munca noastră a însemnat transpirație dar și multă inspirație pentru că gradul de complexitate al aeronavelor supersonice ne-a cerut să rezolvăm, nu de puține ori, probleme dificile.

Când avionul era gata, când pleca de la hangar sau din linia de start un sentiment de satisfacție apărea în cugetele noastre, pentru ca imediat să fie înlocuit de acela de responsabilitate. Responsabilitate pentru buna funcționare a păsării metalice, dar mai ales pentru acela care o conducea în zbor: colegul, prietenul, comandantul sau – pur și simplu – *Omul* de la manșă.

„A fi om înseamnă a te simți responsabil” – scria Antoine de Saint Exupery.

Cred că noi, toți cei care am trăit viața de aerodrom la Deveselu, se cuvine să-i fim recunoscători acestui aerodrom, așa cum le suntem recunoscători profesorilor și camarazilor mai în vârstă, de la care am învățat multe din tainele acestei profesii, ale acestui mod de viață care este *Aviația*.

Comandor inginer
GHEORGHE Constantin-Marcian

DOI TEMERARI AI MANŞEI

C.dor Gheorghe Iancu

C.dor Vasile Adămiță

...au „aterizat pe Craiova", la propriu şi la figurat, pentru a scrie cu fapte, pe cer, istoria aviației românești. Primul, în 1953 la proaspătul înființat R. 277 Av. Vt. iar doilea, un an mai târziu, la R. 158 Av, unde, începând cu 1956 şi-au reunit aripile spre crearea aviației reactive, moderne în România. Au făcut trecerea pe MIG-urile 15 şi 17-F, au primit de la ruşi tehnica nouă ambalată, au participat la montarea aeronavelor, lucru greoi, dar benefic întru cunoaştere şi desăvârşire.

Participant în 1956 la parada aeriană de 23 August alături de colegii de la Craiova şi coechipierii de la Deveselu, cu 36 de avioane, lt. maj. Adămiță şi colegii de promoție Stanciu Moise şi Zaboş Francisc primesc insigna de pilot clasa a II-a din mâna comandantului Diviziei 66 Av. lt. col. Niculescu Aurel.

Din păcate, ulterior, între cei care şi-au dat viața tribut cerului au fost Stanciu Moise şi Zaboş Francisc în 1958, şi respectiv, în 1959.

Capacitatea profesională îi recomandă să încadreze, începând cu data de 1 noiembrie 1957 Escadrila I-a din cadrul Reg. 91 Av. Vt. Deveselu, prima escadrilă din țară înzestrată cu avioane supersonice de tip MIG-19 P. După parcurgerea cursului de cunoaştere şi exploatare la sol şi în zbor a acestui tip de avion, pe data de 5 martie 1958, piloții acestei escadrile încep activitatea de zbor, zbor executat în ordinea de încadrare a escadrilei, pe parcursul mai multor zile.

Lt. maj. Iancu Gh. a executat primul zbor pe avionul MIG-19 P la data de 8 martie 1958. Controlul a fost executat pe avioanele UTI MIG-15, avioane D.C., de către cdt-ul escadrilei cpt. Bodiş Adalbert, simulându-se aterizarea cu avionul MIG-19 P, aspect de finețe şi imaginație, viteza pe panta de aterizare fiind mai mare cu apx. 100 km/h.

Amândoi vor zbura cu acest tip de avion, dar şi varianta modernizată MIG-19 PM înzestrată cu rachete aer-aer, până la scoaterea acestuia din exploatare, în anul 1972. Până atunci însă, zborul îşi cere victimele sale, iar din cadrul acestei escadrile, vor *„decola prematur"* dintre noi o pătrime din piloţii de început ai acesteia: Zaboş Francisc (04.06.1959 cu av. MIG-19 P nr. 801), Vasilescu Vasile (20.11.1962 cu av. MIG-19 PM nr. 023), Brişcă Gheorghe (04.06.1965 cu av. MIG-19 PM nr. 016) şi Cereşcă Gheorghe(28.05.1970 cu av. MIG-19 PM nr. 019).

Alţii vor fi puşi în situaţii limită şi vor fi nevoiţi să catapulteze, printre aceştia numărându-se şi Adămiţă Vasile, care a catapultat din avionul MIG-19 PM nr. 023 în ziua de 25.07.1961, ca urmare a unei stagnări la motorul stâng. A reuşit să piloteze avionul până la verticala aerodromului şi să intre în tur de pistă, dar, ca urmare a opririi ulterioare a motorului stâng, avionul se înclina necomandat pe stânga, iar în caz de catapultare, exista pericolul ca acesta să se îndrepte spre Caracal. Pilotul, conştient de acest pericol, ţine din manşă avionul neînclinat, în uşoară coborâre, iar la înălţimea de circa 400 m, aproape de virajul 3, având viteza aproape de cea limită, ia hotărârea de catapultare. Astfel, cum însuşi pilotul relatează: *„Unul dintre motoare a stagnat, după care s-a oprit complet... Conducătorul de zbor (lt. col. Rădulescu Liviu) îmi spunea "Bagă motor! Bagă motor!", dacă băgam motor, avionul se răsucea, adică se ducea spre stânga...şi am aşteptat până când viteza a scăzut la 380 km/h, pe care o aveam pe panta de aterizare, m-am hotărât să catapultez,* ***dar având oraşul Caracal spre interior, în stânga, am aşteptat şi am luat hotărârea să catapultez acolo, pe latura mare,*** *am raportat că eu catapultez...".*

..."cu toate acestea, personalul navigant şi tehnic nu s-a descurajat. A înfruntat cu eroism şi îndrăzneală şi au continuat activitatea de zbor pentru îndeplinirea sarcinilor".

Începând cu 1959, o muncă în tandem, cu efort, risc şi reuşite: Iancu Gh. şi piloţii escadrilei fac trecerea pe avionul MIG-19 PM în U.R.S.S., participă şi la tragerile reale cu rachete în poligoanele sovietice; Adămiţă Vasile parcurge cursurile academice ('65-'68) şi treptele ierarhiei militare, revine la Deveselu ca navigator al regimentului ('70-'80), merge apoi la Bucureşti ca inspector şef de zbor; Iancu Gh. defineşte aviatorul de elită, comandant de escadrilă din 1977 la MIG-urile 19 şi 21, iar din '83 pilot încercător şi pilot şef la Centrul de Încercări în zbor Craiova, cariera fiindu-i încununată de peste 190 de zboruri de încercare cu avionul românesc IAR-93 pentru omologarea acestuia.

În cei 32 de ani de activitate neîntreruptă a zburat 12 tipuri de avioane cu un total de 3067 ore de zbor, din care 1600 de ore pe avionul supersonic; Adămiţă Vasile a executat în întreaga sa carieră un total de 2900 de ore de zbor.

Ambii piloți au fost recompensați cu diferite ordine și medalii.

Printr-un modest periplu am vrut să omagiem doi mari zburători și generali ai manșei, două caractere: comandorii Iancu și Adămiță! Ca și chintesență a spiritului aviatoricesc, cdor-ul Iancu sublinia: *"Pentru fiecare zbor, indiferent de caracterul lui, pilotul trebuie să fie perfect pregătit din toate punctele de vedere, fără a neglija factorul psihologic. Apărarea cerului patriei noastre este o datorie patriotică de interes național. Niciun efort nu este prea mare!*

Lt. c.dor av. Ion Gheorghe VAIDA
Craiova

A.R.P.I.A. – mai buni și mai frumoși!

Dialog cu c.dor **Valentin Mihai**, *Preşedintele Filialei Olt*

- ***Asociația română pentru propaganda și istoria aeronauticii*** *capătă noi adepți, valențe și impact la nivel județean. Constat asta cu plăcere și de aceea aș vrea să devoalați câteva din obiectivele și preocupările de actualitate?*

- Activitatea noastră este constantă, dar, vrem noi, într-un crescendo cantitativ și calitativ, modul de percepție în comunități fiind dimensiunea reușitelor noastre. Reușite care se vor cuantificate în măsuri și intervenții practice de cunoaștere a acestui fenomen care se cheamă generic: aeronautică, aviație, zbor, cucerirea înălțimilor, care fascinează și îndeamnă la încercare și cutezanță.

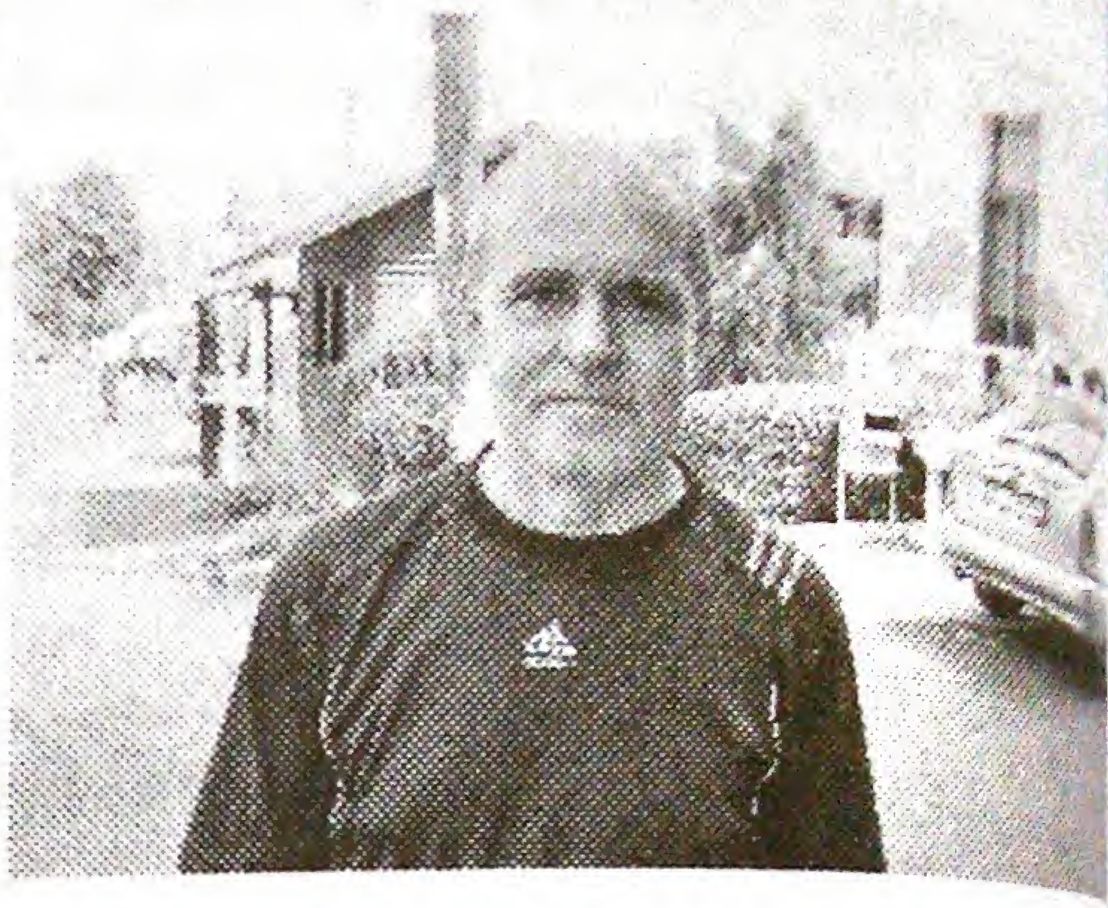
De aceea, avem în plan imediat promovarea aviației în școli și licee, realizarea unor conferințe de apropiere, de cucerire a copiilor cu dezvăluiri reale din acest sector vast, pasionant și fermecător și crearea cu sprijinul conducerii instituțiilor respective a Cluburilor de profil.

Cu ei, cu copiii, vrem să dăm o altă viață evenimentelor sărbătorești dar și celor comemorative. Îi vom implica, alături de toți membrii noștri activi la refacerea unor trasee imaginare a eroilor aviației, a celor care s-au prăbușit pe altarul național, vom merge la locurile dramelor și le vom acorda recunoștința noastră, cultivând astfel un mesaj patriotic.

Avem o relație benefică la nivelul administrațiilor, vizăm chiar realizarea unei reviste ca mijloc de dialog și oglindire. Însăși cartea în care apărem e parte din gândurile noastre, este reflecția evenimentului A'VIS'60 ce ne-a înnobilat, motiv pentru care o susținem necondiționat. Ne reflectă și ne inspiră! Avem și activități culturale zilnice de mare angajament, întâlniri interfiliale care vor să ne facă mai buni și mai frumoși!

Nelu Cârjan - Resceanu

UNIVERSUL TINEREȚII MELE



Deveselu a însemnat locul "aterizării" mele reale pe pământul fascinant al aviației din visurile oricărui copil, legate de libertate, albastru şi infinit, şi eu numărându-mă printre privilegiații sorții, pentru că aviația este un teritoriu explorat şi încercat de puțini din cei care au cutezat cu gândul.

Viața dură şi aspră a Deveselului, legată de privațiuni şi renunțări, de o continuă zbatere şi tumult pe teritoriul noului, cunoaşterii, perfecționării şi chiar perfecțiunii are un corespondent fascinant în cea mai ilustrativă imagine, cu nuanțe de minune şi dumnezeire: *un avion plutind pe cer, în care te regăseşti!*

Nevăzută, şcoala aerodromului înseamnă formare, călire, definire şi împlinire, iar Deveselu, pentru mine, a constituit un univers *"altfel"* față de cel în care am păşit în viață şi în lume, universul Gorjului şoptit în tril de Maria Tănase, al Coloanei plămădite de Brâncuşi la Hobița şi care ține nealterată verticalitatea şi nemurirea poporului român, dar cu aceleaşi dimensiuni ancestrale, şi nu în ultimul rând, *pasărea măiastră* ce-şi ia zborul spre fantezia lumii, a imensității...

Deveselu este piatra de încercare a vieții, pecetea aerodromului fiind o decorație de suflet pe paşaportul vieții, reuşitele din pagina glorioasă a parcursului acestei baze aeriene stând suport afirmațiilor pozitive la cel mai înalt nivel, acestea clădindu-se pe efort, căutări, renunțări şi multă... dragoste.

Reuniunea A'VIS '60 a făcut dovada existenței şi creării la Deveselu a unei galerii de aviatori ilustre, a unui comportament desăvârşit pe autostrada timpului, plăcerea revederii neputând fi redată în pagini de carte ori flash-uri fotografice, pentru că umezeala ochilor ori palpitația mărului lui Adam nu au corespondent material, motiv pentru care le sunt recunoscător organizatorilor pentru efort şi generozitate, şi-i invidiez pozitiv pentru idee şi imaginație.

În viața de laboratoare şi "trai de pistă" la miez de noapte, am trăit clipe deosebite în care te valorizezi în raport cu tine însuți, ulterior, la Centrul de Cercetări şi Încercări în Zbor, la Baza de reparații de la Craiova, mai ales la secția elicoptere unde orice situație era o nouă provocare, dar Deveselu şi Caracalul prin care se completează, sunt, într-un fel, esența vieții mele: aici

m-am implinit, aici s-a născut fetița mea Elena, grație căreia nepoțeii Maria-Evelin și Victor-Petru mă desăvârșesc, nutrind speranța că-mi vor încânta bătrânețile.

Definitoriu pentru Deveselu a fost spiritul de echipă și colegialitate. Aici am cunoscut oameni de certă valoare, modele de atașament care m-au marcat, o parte din trăsăturile lor m-am străduit să le cultiv și cred că se regăsesc în comportamentul meu. Nimic n-a fost banal la Deveselu, aici am găsit și văzut fapte înălțătoare și chiar pilde de eroism, cinstirea lor, fie și cu un gând bun făcând dovada înaltului spirit și simț uman.

Îmi aduc cu plăcere aminte de universul tinereții mele: aici am venit de la Mediaș cu un detașament de colegi, cu Mișu, cu Gimy și Ristică, cu toți ceilalți pe care colonelul Griober ne-a înregimentat în Colonie la Comanca, înțelegând pe viu privațiunile și vicisitudinile vieții de aviator în serviciul patriei; tot aici am jucat fotbal savurând strigăturile disperate ale lu' Alexe Popescu și apucăturile cu mâinile de după cap ale lu' Crâmpiță, aici am avut colegi de ispravă și priorități pe măsură. Spun că m-am împlinit, adică perfecționat continuu, din mers, dar nu și desăvârșit cum voiam să subliniez, pentru că tehnica aviatică n-are sfârșit în cunoaștere și abordare.

Să cucereşti supersonicul, să exploatezi avionul românesc, iar acum, cu o mână de entuziaşti să materializăm la scară reală avionul "Coandă - 1910", care va şi *„curge"* pe dalele de beton întru' onorul generației **"+ 100"**, nu-i de ici, de colea...

Gigel Popovici - Dyc

„Din punct de vedere aerodinamic, bondarul nu ar trebui să poată să zboare. Dar bondarul nu ştie asta şi zboară în continuare".

Mary Kay Ash

"Zborul ne este visul, nemurirea cerul, steaua albastră gândul şi iubirea împlinirea".

Viorel Muha

AMINTIRILE MĂ COPLEŞESC!

... ne-a mutat la Braşov, după aceea la Sibiu, la Ianca, Caransebeş, la Timişoara şi în fine vine lotu' ăla mare dă trecere la rezervă. Eram la Bază. Balmeş zice: *Diaconescule, te-am pus pă lista număru unu!*

Şi în loc să mă dea afară din armată cum ar fi vrut Balmeş, m-au mutat la Gearmata. Ba chiar el şi-e arogat meritul de a mă fi mutat la Timişoara, pe când treaba asta a făcut-o colegul meu Vlaicu, care era în Comandament. Peste mine au trecut trei valuri de deblocări. În '47 nu mai vorbesc, eram la Tecuci la bombardament greu, aveam pe Marinescu comandant, încă se vorbea cu *domnule*, comandant de excadrilă pe un căpitan, Jegu Vasile îl chema. Zburam cu nemiluita!

Şcoala am făcut-o la Buzău, iar cu ocazia bombardamentelor din aprilie 1943 ne-a mutat la Balomir, iar d-acolo la Câmpia Turzii. Acolo am stat patru ani de zile, şcoala militară din '43 până în '47. La 18 ani am plecat d-acasă, d-aici din Romanați, pentru țară!

Am avut onoarea să fac parte din armata regală, atât cât mai era pe atunci, iar eu am fost avansat ofițer sub autoritatea Majestății Sale Regele Mihai I. L-am văzut de multe ori la Sinaia, era aproape de noi, avea un garaj acolo de unde zilnic scotea un Ford, iar noi trebuia să-i acordăm respectul cuvenit.

Nu prea aveam noi cultura de a sta de vorbă cu regele. Cuvântul regelui, prezența sa, era ceva ce ne-a fost inoculat nouă!

Personal am deschis ochii mai bine când vorbeam cu Bodnăraş pe vremea când primeam Mig-urile 15 la Ianca.

Făceam parte din Centrul militar de pilotaj care avea zece mii şi ceva de militari şi ne bucura faptul că eram aviatori, toate regimentele care erau şi pe front erau creația marelui comandor de aviație Stănculescu, nu Stănculescu ăsta d'acuma care număra izmenele. Aviația a avut un cuvânt de spus şi în timpul războiului, şi după, în formarea unui sentiment de mândrie națională şi militară şi sunt mândru că sunt şi acum la 88 de ani aviator care trăiesc în acest spirit, am toate însemnele care dovedesc acest fapt, m-a marcat viața de aviator.

Amintirile mă copleşesc. *Stau şi mă gândesc/ la ce ne este dat să fim,/ cum anii trec, copiii cresc,/ bătrânii cum se odihnesc,/ în deal la țintirim.*

Mă simț nepricepput și mic,/ În gloata de zădărnicii/ Și nu mai pot zice nimic,/ Și-n ochii îi ridicau/ Spre copii!

Asta-i Duiliu Zamfirescu.

De la Ianca am venit la Doveselu. Era o diferență mare! Ianca, pentru mine, pentru noi, nu avea nimic bun care să ne atragă. Avea apă sărată, zăpadă multă, blocuri izolate. Am venit cu plăcere, eram născut și crescut aici, făcusem primara și liceul la Caracal, aveam copii și nevasta tânără care lucra la Bancă. Trebuia să mă trag spre casă, și am ajuns să am și casă... Și... erau Gruiță, Notcu, Susai mai târziu, toți ăștea care erau comandanți îmi reproșau tot timpul: *Nenorocitule, te ocupi de casă! Tu știi că n-ai voie să ai casă?...* Și în șapte ani am terminat-o!

Am satisfacția că am participat și la construcția Deveselului, ca aerodrom și ca fenomen!

La început am populat orașul. Eram apreciați și respectați. Nu pot însă să nu-mi amintesc peripețiile tinereții, că existau altercații între aviatori și miliție, nu, că miliție era puțină, între noi și securitate...

Comandantul Diviziei 66 Aviație de la Craiova, Tărnăuceanu se chema, ne tot atrăgea atenția să fim cuminți, iar noi semnalam că ei trebuie să înțeleagă că armata, aviația în special, la Caracal și Craiova domină, iar ei trebuie să fie mai liniștiți și nu menajați nejustificat.

Este, sau mai bine zis a fost, o adevărată bază aeriană. De aici s-a dat de multe ori semnalul aviatorimii spre înalturi. Au fost materiale, forțe umane, eforturi, lucruri bune nemăsurate! Acolo e tinerețea și viața noastră! Aci a căzut colegul meu de la Ianca într-un razmut, la Comanca. Venise să facă alarmă în iarna lu '52.

Toate astea trebuiau păstrate și dezvoltate.

Sunt veteran și vreau să facem un Monument. De trei legislaturi mă chinui, cu trei Consilii Locale care doar mi-au promis și m-au dus cu vorba.

Acuma, am speranțe!

Uroz bucurii tuturor și sănătate poporului român!

Diaconescu Nicolae

"Te poți împodobi cu penele altuia, dar nu poți zbura cu ele".

Lucian Blaga

"...am hoinărit prin lumea asta"

După treizeci şi şase de ani, când am revenit pentru o clipă la Deveselu şi Caracal am fost copleşit de emoţie, de satisfacţia revederii cu locurile şi colegii, de aceea găsesc evenimentul A'vis '66 important, dar şi inspirat gândit.

Ne-a răscolit gândurile, ne-a trezit amintiri, ne-a redat o parte din secvenţele tinereţii şi începutu-rilor noastre.

Mulţumesc organizatorilor, comitetului de iniţiativă, celor care au sprijinit această colosală expresie culturală, care s-au pus la dispoziţia noastră în spiritul pasionantei tradiţii olteneşti, presărată cu parfum de dor şi zbor.

Onorarea Deveselului se impunea, pentru că regimentul de aici a fost şi temelie, şi şcoală, şi examen, şi piatră de încercare pentru aviaţia românească la fel ca şi pentru noi toţi. Aşa am simţit eu şi sunt convins că mulţi asemenea mie au aceleaşi sentimente.

Deveselu pentru mine a fost o treaptă în devenire! În largul evantaiului al aviaţiei a întregit în mine un fascinant destin: m-am născut şi am copilărit sub aura aviatorului Postelnicu Năstase, inginer aeronautic de înaltă valoare, şcolit la Mediaş, Bucureşti şi Sorbona; am fost marcat de nefericitul moment în care Cornel Mânzăţeanu s-a prăbuşit eroic în 1955 cu MIG-ul 15 sub ochii vâlcelenilor stupefiaţi, pe terenul lui popa Gicu unde noi, copiii de şcoală, am dat năvală; am fost fericit să constat că am fost coleg, e adevărat la mare distanţă, cu Majestatea Sa Regele Mihai Întâiul.

Despre Deveselu, numai cuvinte de laudă!

Este aici tinereţea mea şi cei mai frumoşi ani, a fost începutul de carieră în care am materializat cunoştinţele solide, pregătirea substanţială pe care am acumulat-o la Şcoala Tehnică Aeronautică de la Mediaş în specialitatea radiolocaţie, instituţie ce s-a constituit în avangarda învăţământului modern: o şcoală cu profesori de mare clasă, oameni de seamă care-şi dădeau interesul pentru pregătirea elevului; o disciplină liber consimţită neimpusă, dar pe care n-o puteai concepe altfel; o zonă care, aşa psihic, te linişteşte, paradisul cu partea de vii a Târnavelor, o splendoare!

Deveselu mi-a dat girul calităţii.

Am fost recrutat pentru Flotila Prezidenţială a ţării în anul 1973. *De unde să ştiu eu că o să am şansa de a hoinări prin toată lumea asta?*

Am fost în echipajele aeronavelor Il.18, Boeing 707 şi Il.62, am zburat, pe rând, cu personalități şi preşedinți ai României.

A fost o sarcină de onoare, pe care împreună cu colegii mei am tratat-o ca pe o mare responsabilitate, înfăptuită prin îmbogățirea continuuă a nivelului profesional şi de cultură generală.

Deveselu şi-a pus amprenta pe existența mea!

De fapt, ca şi îndemnul lui tata: ***înainte de toate, Fii OM!***

Ilie Dincă

PORT AMPRENTA DEVESELULUI...

Cpt.Cdor.(r) Medeşan Gheorghe

Parcursul meu profesional a început de la mecanic de avion, tehnic de avion şi tehnic de patrulă. În fiecare funcție pe care am ocupat-o la un moment dat consider că m-am achitat cu responsabilitate şi profesionalism de sarcinile care mi-au revenit.

Un moment mai deosebit din activitatea mea s-a petrecut la un zbor de noapte, fiind tehnicul avionului MIG 21 MF nr.8105. În jurul orei 23 avionul a intrat pe pistă şi se pregătea de decolare. Pilot era comandor Griober Petru. Avionul a început să ruleze, iar pe la jumătatea pistei s-a auzit un zgomot puternic, avionul îşi întrerupe decolarea şi este scos în lateralul pistei. În acel moment am simțit o emoție puternică, punându-mi tot felul de întrebări despre ce s-a întâmplat. În analiza mea nu am găsit nici o fisură în pregătirea avionului pentru zbor. M-am deplasat cu utilajele şi documentele de pregătire a avionului la locul accidentului împreună cu un colectiv de tehnicieni. Am început să căutăm cauza, la prima vedere nu se vedea nimic deosebit, dar la o analiză mai atentă am observat material textil pe tijele de la voleții anti-pompaj. Decarenând capacul din fața compresorului, am constatat că avionul a lovit un militar.

Cauza: La jumătatea pistei erau cazați militari dintr-un pluton de construcții, trei dintre aceşti militari au fost în gara Devesel la descărcarea materialelor de construcție, după ce au terminat lucrul au consumat alcool şi apoi au pornit spre dormitor neținând cont de activitățile ce se desfăşurau pe aerodrom, traversând pista prin dreptul dormitorului iar pe unul l-a lovit avionul.

Rămân în amintirea mea respectul şi recunoştința față de întreg colectivul de la Devesel care şi-au lăsat amprenta asupra pregătirii mele profesionale şi morale.

În 1977 m-am mutat la Şcoala de maiştri militari din Mediaş, unde am activat până la ieşirea la pensie, în anul 2000.

DE SPĂLAT sau DE MÂNCAT?!...

Aşadar, iată-mă şi pe postul de "depănător" de amintiri încercând să aştern pe hârtie una din ele, care sper să nu vă facă să dați cu cartea de pământ, pentru că ar fi păcat de ceilalți „dăpănători".

Chiar dacă sunt de pe meleagurile marelui povestitor al copilăriei noastre - inconfundabilul Creangă – nu o să am pretenția de a-l egala, dar măcar aş vrea să nu vă plictisesc, ci să vă binedispun cât de cât, şi să vedeți că şi atunci când locul de muncă este mai izolat de lumea dezlănțuită şi meseria este împănată cu bune şi cu rele, cu bucurii şi tristeți, oamenii au timp şi de clipe de bună dispunere.

M-am născut în satul PORCEŞTI (într-un singur cuvânt) din NEAMȚ, o localitate între HUMULEŞTI şi BACĂU.

Ai mei s-au ocupat cu "gâdilatul" pământului, şi privind mereu la sapă şi la buruieni m-au lăsat pe mine să privesc cerul şi să mă îndrăgostesc de el şi de tot ce se mişcă pe suprafața lui.

Aşa m-am hotărât să-mi urmez chemarea de a ajunge acolo sus şi de a mă zbengui în voie, mai ceva ca prin ograda lu' tata.

Deci, zis şi făcut, Liceul Militar la CÂMPULUNG MOLDOVENESC, şcoala de aviație la BOBOC, curs supersonic la BACĂU şi apoi proaspăt brevetat pe MIG-21; iată-mă repartizat (la cerere!!!) acolo unde s-au întâlnit cele şapte minuni ale oltenilor: *puşcăria pe strada Libertății; cimitrirul pe str. Învierii; CEC-ul lângă cârciumă; maternitatea lângă Liceul de fete; poarta de la Poliție a fost furată într-o noapte; pompierii au luat foc şi au fost stinşi de localnici; oraşul cu un singur taxy şi un singur bulevard,* adică renumitul oraş CARACAL, sau, mai neaoş, CARACĂL.

Normal, am fost desantat ceva mai pe lângă oraş, adică la DEVESEL sau DEVESĂL.

Aici aveam să-mi găsesc eu împlinirea adevărată a visului copilăriei şi tot aici aveam să întâlnesc oameni minunați care m-au ajutat în viață, care mi-au devenit colegi, prieteni, tovarăşi de bucurii şi tristeți şi care au rămas în noianul meu de amintiri legat de fel şi fel de fapte, împrejurări şi clipe deosebite.

Aşa se face că dau peste SUSAI (*cel cu pumnul cât capul de miel*), comandant, GRIOBER (*tata PETY, locțiitor şi metodist*), GANEA (*stilistul şi arhitectul unității*), MEREU (*marele gimnast-demonstrator la paralele*),

ADĂMIȚĂ (*blândul BEN, bun de pus la rană*) şi mulți alții, ca să-i amintesc doar pe cei din "vârf".

Bineînțeles că ăsta a fost contactul cu prima linie, urmând apoi linia a doua şi aşa mai departe - adică marea masă a aviatorilor piloți, ingineri, tehnicieni, navigatori, transmisionişti, ...

Nu pot să-i uit nici pe cei care ne urmăreau bătăile inimii înainte de zbor şi care ne scoteau din "găleată" când ne deranja ceva după câte o escapadă pe la fetițele din urbe: dr. Grigorescu (A*viatorule, ai o țigară de tutun şi o cană de cafea ca să putem sta de vorbă?*); dr. Mihăilă şi nea POPICĂ (felcerul) care a îndrăznit să facă chiar drumuri lungi cu Dacia 1300 "*până la Slatina şi înapoi!*".

Desigur, cele mai multe şi mai variate amintiri se leagă de cei ce mi-au fost colegi de manşă în zbor atât *"normal"* cât şi cu *"roatele în sus"*.. O gaşcă de *"ciudați"* cu fel de fel de tabieturi şi mofturi, aere, atitudini personalizate şi pseudonime căpătate pe parcursul pregătirii la sol şi în zbor.

Bineînțeles că pentru mine au rămas de neegalat şi neuitat câțiva dintre ei care ştiau să îmbine plăcutul cu utilul şi să facă în aşa fel încât viața să mai aibă şi pete roz, din când în când.

Normal că acest lucru presupune destindere, adică o poantă, o farsă făcută, chiar dacă nu e mereu 1 Aprilie.

Aşa i-am păstrat pe:

AURICĂ BĂJENARU zis "bujie" cel care păpa tot ce era pe masa de la popotă (inclusiv de pe la colegi), dar fără să înțeleagă prea mult din tot meniul (nu depunea, nu asimila pe măsură) caz care l-a determinat pe dr. Grigorescu să exclame: *„...bă fraților, omul ăsta e o fabrică de ...rahat!";*

POPESCU FLORIAN zis ȚUȚU, un tip mai spilcuit şi mare amator de "licoarea lu' Nea MĂRIN" (zaibărul) şi un tutun bun şi ...mult, dar care îşi strica toată ziua dacă în momentul când cobora "dimineața" din pat dădea cu capul în uşa de la "şifonier" pe care o mai lăsa deschisă MILICA (soția), când pleca la serviciu;

BREAZU ION zis "SUCĂ", chitit permanent să altoiască pe cel din fața lui dacă un „ghiduş" din spate l-ar fi „controlat" pe la zona "avansului". Tot conform dr. Grigorescu: *„...bă, Sucă ăsta, la fizicu' lui, nu se poate îmbolnăvi decât de reumatism sau de râie";*

EMIL VULPESCU zis „GRAPE" sau „BOACSI", omul cu mustață tip "STALIN". Un tip pătimaş cu dorințe de ajungere şi un narator înfocat. Povestea cu atâta patos de te băga în atmosfera poveştii încât, aproape, o trăiai şi tu.

Odată, când eram adunați vreo câțiva aviatori la el acasă, la un zaibăr de BUSULEȚU, GRAPE s-a apucat să povestească ce "tare" a fost când a trebuit să țină locul comandantului de regiment pentru două zile şi cum îl ascultau toți când comanda el tare şi hotărât.

Întâmplarea a făcut ca alături de noi să fie şi "mama Lena" (mama lui), care îl sorbea din ochi şi era şi ea transpusă în atmosfera povestirii.

La un moment dat, GRAPE se uită la ea şi începe să-i spună cum comanda el în fața regimentului. Astfel se uită la ea fix şi zice: *mamă Lena, apar eu dimineața la adunarea frontului, pus la trei ace, mă uit peste toți şi când zăresc cu coada ochiului că se apropie comandantul de regiment, strig din toți bojocii...regiment drepți!* (bineînțeles că a exemplificat atât de tare şi convingător, încât mama Lena a sărit de pe scaun drept în picioare de a-i fi zis că a înțepat-o cineva ca în desene animate, nu alta.)

Vă puteți imagina ce veselie s-a iscat pe seama comenzii şi a reacției mamei Lena.

Iată acum şi ultimul personaj din grupul care m-a atras şi impresionat la venirea pe DEVESĂL: ȚIGANUL...alias VIRGIL SAMFIRA, cel care punea la cale "poantele" pentru alții, dar era mai puțin amabil şi dispus când trebuia să "primească" şi el.

Poate că i s-a zis aşa fiind dotat cu un păr des şi negru ca pana corbului, dar şi pentru că-i plăcea să-şi bage nasul peste tot unde era ceva de meşterit şi rost de mâzgăleală pe mâini şi pe ochi cu ulei şi niscavai vaselină.

Nu mai povestesc că-i plăceau şi scânteile, şi cărbunii încinşi de la un grătar bun.

Altfel, un fin observator al celui căruia îi cocea vreo „nefăcută" şi rotițele i se învârteau în acel sens cu frenezie, credeți-mă că nu mint.

Dar, hai să mai vedem....

Nu am uitat niciodată învățătura de căpătâi pentru pilot, odată, în şcoală, de maestrul instructor SĂNDULESCU: *Aviatorule, în zbor ochiul nu trebuie să lenevească, ci permanent să lucreze:*

- AGD...VARIOMETRU..VITEZA...ÎNĂLȚIMEA...ÎNCLINAREA...

- AGD....VAR...VIT....Se va odihni după aterizare!

Aşa că şi aici la DEVESĂL am început să o pun în practică ori de câte ori se organiza zbor pentru pregătirea şi perfecționarea noastră.

Hotărât să ajung cât mai sus şi cât mai tare, am început să zbor la greu fie vară fie iarnă, fie zi ori fie noapte, cu costum de suprasarcină sau fără, cu ZŞA, cu GŞA, ş.a.m.d...

Vremea trece, vremea vine, (vorba poetului), dar odată cu trecerea ei apar şi semnele tributului ce trebuie plătit plăcerilor ce le-ai încercat şi încă le mai vrei.

Nu mică mi-a fost mirarea şi surprinderea să constat că podoaba mea capilară a cam început să mă părăsească. Astfel că după fiecare zi de zbor, când mergeam la duş, vedeam cu groază cum firele mele de de păr o iau pe calea apei reziduale şi mă apuca disperarea la gândul că voi avea o chelie „deasă" la o vârstă neadecvată.

Îngrijorat, mi s-a aprins un "bec roşu" de alarmă şi am început să caut leacuri pe la fel de fel de cunoscători şi "binevoitori".

Idei şi sugestii au fost multe, aşa că am purces la aplicarea unora dintre ele începând de la tunsul ZERO la spălatul pe cap cu tot felul de buruieni şi leacuri băbeşti, care mai de care mai lăudate.

Şi uite aşa ajung la cel mai tare tratament, anume la spălatul pe cap cu gălbenuş de ou crud.

Iată-mă acum, aviatorul cu trei ouă la purtător în zi de zbor, din care unul îl spărgeam după ce intram la duş şi mă umezeam bine pe cap folosind doar gălbenuşul pentru spălarea pe cap.Speram să fac un păr des şi...atât.

Ce ziceţi voi?!...S-au găsit destui şugubeţi care au început mişţocăreala şi au venit cu noi şi noi recomandări şi sugestii, numai că eu, conform zicalei *"câinii latră, ursul merge"*, mi-am văzut în continuare de „miraculosul" ritual al oului crud, fără să bag de seamă că din umbră un ochi era atent la tot ce fac şi rotiţele din căpăţână începuseră să i se învârtă frenetic.

Aşa se face că după o perioadă de timp sau de trei-patru cofraje de ouă, vine o zi de zbor cu tot „ritualul" consacrat, inclusiv baia de la sfârşitul zborului.

Ajung la Celulă, mă dezechipez de costumul de zbor, îmi iau prosopul, săpunul şi nelipsitul ou pornind către baie, în dorinţa de a mai purta o bătălie cu pârdalnicul de păr pentru a-mi mai permite să zburde în afara ţestei mele.

Nimeni la duş, doar eu şi ouăle mele...

Începe apa să curgă, mă ud bine, bine şi cu o plăcere plină de speranţă iau oul "tămăduitor" pentru a-l sacrifica pe altarul "vulturului pleşuv".

Dar ce se întâmplă? Deodată, aproape toată încăperea băii se umple de aviatori cu un zâmbet şi o privire cercetătoare plină de aşteptări bănuite, întrucât eu nu ştiam ce mi s-a întâmplat aşa deosebit de am devenit motiv de curiozitate.

Am crezut că mi s-a lungit ceva sau mi-a apărut alt ataşament, dar negăsind nimic la propria-mi configuraţie, am hotărât să continui ritualul oului, aşa că am luat obiectul cu pricina spre a-l sparge şi a-l folosi.

Îl crăp de un obiect tare şi apoi mă precipit spre săpunieră pentru a separa albuşul de gălbenuş, dar... când să desfac coaja bine, bag seama că albuşul nu vrea să curgă, moment în care "onorata" asistenţă a izbucnit în râs savurând din plin uimirea mea la faptul că oul era ...fiert!

Atunci apare el, ŢIGANUL, cu acel zâmbet maliţios şi-mi zice: *"ce bă BUZILĂ, vroiai să fii mai des şi mai creţ ca mine?!"*

Acum ce să fac, să-l arunc sau să-l mănânc?

Şi uite aşa am luat eu masa de prânz de la sfârşitul zborului, în baie, şi am meditat cu burta plină: *"Cei ce-ţi fierb ouăle nu te lasă să mori de foame, dar nu îţi vor nici binele!"*

A fost hazliu, nu?...v-am spus eu că nu mint, iar ȚIGANUL a rămas unul dintre cei mai buni şi de neuitat prieteni, chiar dacă eu am plecat de la DEVESĂL spre BUCUREŞTI, unde am practicat aceeaşi frumoasă meserie alături de alți aviatori din cadrul companiei ROMAVIA.

Firesc, acum când privesc de pe sol avioanele care zboară pe deasupra casei, mă gândesc cu plăcere şi emoții explicabile la anii scurşi, la cele şapte tipuri de avioane zburate în totalul de peste 3 500 ore de zbor, şi la toți foştii colegi şi camarazi mai mult sau mai puțin "țigani" ca "ȚIGANUL" meu de la DEVESĂL.

Să vă dea DOMNUL sănătate tuturor celor ce ați citit aceste rânduri şi celor care vă mai aduceți aminte de mine.

Cu onoare şi respect, comandor aviator Alexandru TIHON.

Curriculum vitae – scurt şi bun!

TIHON ALEXANDRU - Adresa: Str. Negru Vodă, Nr.71, Câmpulung Muscel, jud. Argeş.

Educație şi pregătire: Liceul Militar „Ştefan cel Mare" Câmpulung Moldovenesc (1966-1970); Şcoala Superioară de Ofițeri de Aviație "Aurel Vlaicu" Boboc (1970-1973); Curs de trecere pe avioane supersonice la Centrul de instruire Bacău – (1973 – 1974); Curs comandanți de escadrilă - stat major, zbor acrobatic şi la foarte mică înălțime cu avioane supersonice- C.I.Bacău - 1981; Academia de Înalte Studii Militare secția „Aviație şi Stat Major" (1982-1984).

Activitate desfăşurată: 1974 -1990, pilot, pilot şef, locțiitor comandant Reg. 91 Aviație Vânătoare Deveselu; 1991-2001, pilot zboruri interne şi internaționale Compania Romavia. 3 000 de ore de zbor pe 7 tipuri de avioane: IAK-18, L-29, MIG-15, MIG-21, AN-2, IL-18, BAC-1-11. Instructor de zbor pentru av. MIG-21 şi AN-2. Calificative, BINE şi FOARTE BINE. Riguros, fără incidente, accidente sau nereguli în toată activitatea.

Limbi străine: engleza;

Hobby: AVIAȚIE, AVIAȚIE, AVIAȚIE!

"Zborul niciodată nu se va opri...ci doar voința noastră de a-l urma..."

aforism de Adina-Cristinela Ghinescu

A SALVAT UN AVION ŞI, POATE, O VIAŢĂ

Se executa pregătirea preliminară la tehnică pentru zborul de a doua zi. Se executa, aşa cum prevăd memoratoarele unice şi instrucţiunile tehnice de exploatare. Într-un loc anume, memoratorul prevede: compresorul se controlează în limitele vizibilităţii. Maistrul militar clasa a 3-a Mircea Calianu nu s-a mulţumit însă numai cu atât. Ca de fiecare dată, a dat jos capacul de acces la compresor şi a intrat în canalul de admisie al avionului, după care, cu un far special, a început un minuţios control. A învârtit în ambele sensuri rotorul compresorului pentru a observa rotirea lină a acestuia: normal. A urmat o privire generală asupra primei trepte a rotorului, luarea în parte a fiecărei palete (câteva zeci la număr): normal şi aici. Dar, maistrul militar M. Calianu nu s-a mulţumit cu atât. A început să verifice şi prima treaptă a statorului, lucru mai greoi. Mai este încă o mică, o foarte mică posibilitate de investigare şi a treptei a doua a rotorului şi maistrul militar clasa a 3-a Calianu a folosit-o. A învârtit rotorul cu mâna pentru a-şi face loc pe după trepte, a schimbat poziţia farului. Şi mereu acest migălos control. Nu a ajuns însă până la ultima paletă. În dreptul uneia a tresărit. Nedumerire... Un semn de întrebare!...

Şi atât i-a trebuit colegului nostru. Da, era clar: deranjament la o paletă a rotorului compresorului. Avionul a fost scos de la zbor şi dus la Secţia de Lucrări Avioane. Aspect unic în unitatea noastră în ultimii ani. Şi decizia inginerilor de specialitate a fost aceeaşi: înlocuirea motorului. Diagnostic: fisură din cauza cedării de material.

Nedepistarea acestei fisuri, este clar pentru oricine, se putea solda, mai devreme sau mai târziu, cu consecinţe dintre cele mai grave.

Dar să revenim asupra omului Calianu. Este cunoscut ca un foarte bun tehnician, cu solide cunoştinţe teoretice şi practice, preocupat mereu să înveţe şi să ştie cât mai multe. Fostul lăcătuş de la Întreprinderea mecanică din Valea Sadului a absolvit aici, la seral, liceul. Numeroase planşe şi panoplii cu instalaţii şi agregate expuse în sala de pregătire, sunt realizate de maistrul militar Calianu. Este totodată un foarte bun pedagog, domic şi bucuros să ajute pe cei mai tineri, pe elevii aflaţi în stagiu în unitatea noastră. Conştiinţa

sa de cadru militar, probitatea sa profesională l-au determinat să muncească cu simț de răspundere, așa cum o face de altfel întreg personalul nostru tehnic și inginieresc, pentru care desfășurarea zborului fără premise și accidente este considerată însăși rațiunea existenței lui. Această responsabilitate stă la temelia a numeroase succese cu care ne mândrim la asigurarea și executarea zborului, în desfășurarea întregului proces instructiv-educativ.

Apărut în ziarul DE VEGHE, august 1977

SÎNT COMUNIST

Scriu cu profundă emoție aceste rînduri. Mă stăpânesc deopotrivă bucuria nemărginită, mîndria, răspunderea care-mi revine în noua mea calitate, de comunist. Da, am fost primit în marea familie a comuniștilor. E un eveniment pe care l-am trăit cu intensitate maximă și care îmi va rămîne totdeauna în mintea și inima mea. Cum aș putea uita vreodată clipa în care comuniștii organizației mi-au dat, unanim, votul lor de încredere, cum aș putea uita vreodată clipa solemnă în care mi-am pus semnătura sub textul Angajamentului? Și cum aș putea uita vreodată pe acești bărbați, mai vârstnici sau mai tineri, unii chiar colegi de-ai mei, care mi-au îndrumat pașii cu răbdare, care m-au învățat să fiu dârz, să fiu exigent cu mine însumi, să-mi înving propriile slăbiciuni, să vizez întotdeauna mai sus, care m-au ajutat să cred în mine, în forțele mele.

Mi i-am luat ca modele de acțiune și comportare, încă din primele zile de școală, le-am cerut sfatul ori de câte ori am avut nevoie, le-am urmat sfaturile și am așteptat cu nerăbdare ziua în care conștiința mea să-mi spună „Da, acum poți cere să fii primit în rândul lor, al comuniștilor". Iată de ce acum, cînd port la piept carnetul roșu de membru de partid, gîndul meu se îndreaptă cu recunoștință spre ei și simt nevoia să le mulțumesc din toată inima. Știu însă că adevărata recunoștință nu în vorbe trebuie exprimată, ci în fapte, în fapte cu care să se mîndrească organizația noastră, în fapte care să reconfirme, zi de zi, că încrederea acordată a fost deplin justificată, că semnătura pusă sub Angajament poartă amprenta hotărîrii, demnității și răspunderii de comunist.

Elev sergent Costică Vălceleanu

Apărut în ziarul DE VEGHE, aprilie 1976

...dedicație pentru patrie!

Stând în apropiere de Bacău m-am îndrăgostit de aviație. Mi-a plăcut mult. M-am regăsit, dorința mea a fost să ajung tehnic de avion, să dau avionul la zbor. Să fiu cât mai sus. Mi-a plăcut tehnica, mi-a plăcut să lucrez şi să muncesc în aviație. Să chițâbuşeresc, cum se spune pe româneşte.

Băiatul meu, care a venit să-mi desăvârşească visul, de mic a fost îndrăgostit: socru'meu lucrând la tâmplărie, l-am luat de câteva ori la unitate, iar când decolau avioanele fugea dintr-o parte-n alta să le urmărească cu privirea, era fascinat şi d'atunci a zis: ***Mă fac pilot!"***

Şi în şcoala generală şi în liceu, toți cei care auzeau că el vrea să ajungă pilot, exclamau *"N-ai nici-o şansă!"*, însă el a rămas consecvent. Chiar diriginta lui, doamna Catrina, nu i-a prezis un viitor în aviație, şi o spun cu toată dragostea, poate astfel l-a şi ambiționat, însă băiatul meu i-a replicat: *"Vă dați demisia dacă eu ajung pilot?,* dânsa, ulterior, spunând că a glumit.

A avut ambiție, poate şi eu am contribuit, dar e clar, motivația copilului şi calitățile lui au primat. Sigur, şi o genă interioară, soarta, pentru că

a fi aviator chiar că este și un dar ceresc, o predestinare.

O spun cu mâna pe inimă, am un sentiment de împlinire. Și familia Chelu că e o chestiune de vocație, pentru că și frații mei lucrează la Uzina de fabrica de avioane de la Bacău, iar nora mea este tot aviator, este căsătorită militar, au fost la Bucureș, acuma sunt pe Băneasa la Centrul de dirijare. A fost în Afganistan, a venit ea și a plecat fiul meu, pilotul. E o chestie și de experiență, și de risc asumat, până la urmă de dedicație pentru țara. Și de datul Dumnezeu prin ei și o republică, ea este „soldatul" pentru țara sa, ar fi pentru ea nu este nici Form, nici Iată, nici Breahnă, ci „Dacă".

Dacă, de fapt, este soțul meu, Dacă Aurică, și el legat de aviație, fost comandantul regimentului, omul care s-a bucurat de toate succesele aviației de la Deveselu și s-a bucurat la momente de răscruce. Și-a dedicat viața unității de aviație, patruzeci de ani, un mers comun...

Un om de toată eleganța și respectul, cu care locuiesc, și îl respectăm pentru multitudinea de calități ca om, pentru că este harnicosit de neprecă, și, o spun acuma cu deschidere, pentru că mi-a dat ca soție și tată lui, o fiică de soldat!

Știuseam că soțul meu a trăit momente neștiute, în sensul că avea sarcina legată de a conducătorul schele pilotilor căzuți la datorie. Dumnezeu să-l odihnească-n pace! El, după fiecare moment fatal, trăgea o linie pe locul unde se la dimpăine. Tinea „registrul" durerii al regimentului!

La un moment aniversar, cu prilejul decembrii regimentului numele unuia aviator Alexandru Șerbănescu, un pilot bătrân, masiv, în deschi, a mers la dimpăine să numere liniile de pe locul unde. Din fericire, nu mai este liniile adăugate. Și bătrânul era fericit. „E colonelul Gribel", mi-a spus soțul meu.

Sunt fericit că am făcut parte din marea familie a aviatorilor militari, că am pus și eu la baza împlinirilor o bărămă de sudoare și multă dăruire. Și în acest cult a fost formată și familia mea.

Că, până la urmă, a fi aviator nu-i de joc, de colegi!

S.R. Breahnă Gheorghe

(Foto: Trei generații în spirit aceluiași ideal – Aviația Română. Comandorul de formație – domnul Aurică Dacă)

Dumitru Solar – Tabor

Nicolae Dorobăț

La Deveselu, orice zi era frumoasă!

...Eu am fost un privilegiat al sorții, nu am căutat împrejurări facile, dar numai destinul m-a așezat sau m-a chemat în locurile în care m-am umplut de satisfacție sufletească, am trăit clipe și momente care, până la urmă, ne definesc pe pământ și sunt umbra noastră în fața generațiilor ce vin și a eternității.

Păi cine credea ca tocmai eu, care m-am născut la Drăghiceni, în poală de oraș și vuiet de avion, că doar peste casele noastre decolau și aterizau aeronavele după care toată copilăria am tânjit cu nesaț, să ajung la Deveselu, în cetatea zborurilor și a înălțimilor, dându-mi mândrie și responsabilitate.

A lucra la aviație este și o chestiune de dar, un dat de la Dumnezeu pe care trebuie să-l slujești cu credință, pentru că ansamblul organizatoric de aici implică muncă, dar și imaginație și dedicație. Aviația este domeniul în permanență al noului, al neprevăzutului, al izbânzii cu orice preț, al unui efort constant în permanentă perfecționare.

Am înțeles asta din prima clipă în care media mare din școala militară mi-a permis să solicit cu drag și fără echivoc un loc în fortăreața aviațiunii, la Deveselu, pentru că, după părerea mea, după Școala piloților și Comandamentul aviației militare, regimentul nostru este primul cu care începea desfășurătorul forțelor luptătoare ale aviației române.

Eu am venit din sfera administrativă, dar nu mi-a fost greu să mă integrez într-un colectiv de elită pentru că și arta autodepășirii, a colectivului, este molipsitoare. Ai și exemple la îndemână, fiecare, în fond este un model, iar teritoriul de manifestare este lejer și creativ, iar dragostea de aviație te subjugă fascinant.

La aviație, milităria se conjugă cu alte nuanțe ale trăirii și devenirii precum: înălțime, atașament, participare conștientă, devotament pe altarul luptei cu viteza și înălțimile într-o colaborare, sau sub aripa divinității, acolo în nori și stratosferă, sub imperiul neprevăzutului și anonimatului.

Pilotul, acest om creat special, cu nuanțe superioare care-și duce crucea în înalturi, nu este altceva decât mesagerul muncii și gândurilor noastre, este acea pasăre măiastră care seamănă în univers truda celor de jos, efortul, grijile, zbuciumul, visul și plăcerea unicității. Jos, adică la sol, funcționează un aparat, o colectivitate conectată interactiv și subsumată singurei rațiuni: funcționarea aeronavei și îndeplinirea misiunii care nu este

dată decât în numele țării.

Sunt mândru că m-am integrat imediat într-o colectivitate sub zodia fermecătorului albastru de pe epoleți, că ani și ani de zile am fost în ture operative în care fiecare zi ori noapte de zbor era un examen profesional sau de conștiință, funcționarea ireproșabilă a tuturor mijloacelor de pază și navigație aeriană, fie că se numeau proiectoare, balizaje, faruri luminoase cu sclipiri, goniometre însemnând contribuția noastră la perpetuarea visului omenirii, zborul.

Ajungând la aviație nu-ți dorești să schimbi unități, decât să te menții la un nivel superior de comportament conștient asumat.

Că m-am pensionat *"tot cu ochii pe cer"* din aceeași unitate desăvârșită în care am și *"aterizat"* cu aproape treizeci de ani în urmă- Baza aeriană de la Deveselu - că am primit anual numai calificativul **Foarte Bun**, îmi dă un sentiment de satisfacție și liniște.

Pot spune că permanent am crescut odată cu regimentul, dar și regimentul cu mine și alte sute de împătimiți ai dragostei de patrie, că mi-am format convingeri pe care le-am sădit temelie în conștințele copiilor mei, Nicu și Simona-Marinela, care pot fi concretizate în cinste, respect, omenie. Pentru că d-aici începe totul!

M-a sprijinit soția mea, Iosefina e numele ei, o ființă plină de calități, generoasă, și-i mulțumesc. Tot în slujba aviației și-a pus pasiunea și efortul, împreună am tras în același sens și spre mai bine.

Bine doresc tuturor ce-și au obârșia în aviația românească, celor ce-și aduc aminte și presară spiritul Deveselului, așa cum a făcut-o și Comitetul A'vis '60!

Constantin Vladu zis NAȘUL

„Vestea rea e că timpul zboară. Vestea bună e că tu ești pilotul".

Michael Althauller

„A zbura deasupra altora. Un mod elevat de a-i călca în picioare".

Valeriu Butuleacu

Comandor aviator Şerban Dumitru - Ţuţu

- Avioanele, uite un avion...uite ce jos zboară.

- Avion cu motor, ia-mă şi pe mine'n zbor, să mă fac aviator...

Gata, s-a dus, nu-l mai văd...

- Hai, lasă că mai vine unul!

Intr-o zi urmăream un avion pe cer. Avea fâşie de condensare...

- Mamă, ce transportă avioanele astea?

- Marfă, poştă...de toate.

- Cum poştă, nu vezi ce mic este! Nu încape nici un plic în el...

- Îi vezi tu mic, pentru că-i departe, dar el este mare. Nu încape în curtea noastră.

- Aaaa...

După câţiva ani am fost la un miting la Băneasa. S-au eliberat baloane cu heliu, iar câteva avioane uşoare le urmăreau şi le spărgeau lovindu-le cu planul.

Mi-au rămas avioanele în minte.

Februarie 1975. Mai mulţi elevi de la clasa a VIII-a am fost invitaţi în cabinetul directorului. Ne aşteptau doi ofiţeri, care ne-au vorbit despre carierea militară. Am tresărit când au amintit despre Aviaţie, avioane, zbor, etc. M-am înscris şi am reuşit... Breaza, liceu, curte mare, platou de adunare, avioane. Două avioane. Patru ani le-am admirat şi am visat lângă ele.

Am încercat şi iar am reuşit.

1979, Februarie, "al nouălea cer"... Boboc. Avioane. Multe avioane. Hangare... miros specific... şi elicoptere, dar ele nu m-au atras.

Prima zi de zbor. Motor clasic, dezordine ordonată, frumos...

Am fost plăcut impresionat. "Da, *cred că-mi place, dar o să-mi placă şi mai târziu?...Să vedem!...Mergem înainte!*

"Mergem înainte şi întâlnim L29 Delfin. Frumos, docil, apoi L39...*Prima serie de elevi care-i zboară*".

Între timp, cu diferite ocazii am văzut Mig-ul 21...Ooooh! Ăsta, da...*Era avion "de vârf" la vremea aceea.*

"Da, vreau să-l zbor şi eu", vorba cântecului: "*Vreau să zbor numai odată / Şi Mig-ul cel groaznic...*"

1983...examen şi rezultatul: ***„Apt zbor Mig-21"***

Şi iarăşi sunt bucuros.

1983 -1984 Curs „de trecere pe Mig 21", Bacău. Oraş frumos, cel mai mare şi frumos în care trăisem până atunci. Tentații numeroase, dar..."trebuie să ne impunem nişte limite, nu?"

Octombrie 1984: ***"Mă făcui, muică, oltean!"***

Etapa I – "Ţipţer".

Pe un aerodrom adevărat, într-o unitate de luptă sunt multe de învățat, sunt multe noutăți, sunt reguli specifice, dar în general cei vechi te ajută şi perioada de acomodare este destul de uşoară. Ca toate astea, viața *"de aerodrom"* nu-i tocmai uşoară. Oraşul este departe, mijloace de transport destul de puține. Ce-i de făcut în afara serviciului? Club, biliard, şah, table...şi lectură. Multă beletristică. Un mod de a nu fi singur în casă.

Seară de iarnă. Era trecut de miezul nopții. Aud bătăi în uşă. Surprins, mă duc şi deschid.

- Oooo, nea Stelică, poftim, intră!
- Tăticu, ce faci?
- Citesc.
- Eşti sigur, nu bei nimic?
- Nu, nea Stelică, ți-am spus că citesc...
- Închide lumina că mă derutezi!

Atunci mi-am dat seama că nea Stelică - responsabilul cinematografic de la mica noastră Casă a Armatei - voia să bea ceva alcool şi, gândea el, unde-i o fereastră luminată la oră târzie, se petrece şi se găseşte alcool.

Au trecut ani şi într-un târziu mi-am găsit jumătatea, am avut urmaşi...

Apoi vremurile s-au schimbat şi a trebuit să părăsesc aviația. Încă o dată s-a dovedit că Pământul este rotund. După 27 de ani am ajuns de unde am plecat.

Oare, e bine că am ajuns aici? Da?... Nu?...

Nu, pentru că?... Pentru că timpul curge doar într-un singur sens.

Da, pentru că cea mai frumoasă perioadă din viața mea o pot numi *"AVIAȚIE"*.

În continuare...vom vedea.

Dar... cu certitudine m-am ales cu... cu... o colecție de amintiri seducătoare!

Maistrul militar - tehnic de avion - este singurul militar din Armata României căruia îi vine avionul la scară!!!

a observat C. Vasilescu

ĂSTA SUNT EU...

Mihai C Valentin - Tessy
- Comandor -

Într-o primăvară caldă şi blândă a anului 1973 mă aflam cu prietenii la o miuță pe un teren de fotbal al Liceului teoretic din oraşul Roman.

La un moment dat mingea a sărit într-o curte vecină care era a căminului de garnizoană. Am sărit repede gardul să recuperez mingea, fiind mai curajos decât cei care se aflau acolo, dar...surpriză, subofițerul care era de serviciu pe cămin, ca să râdă de mine, m-a arestat şi m-a băgat la arest.

Eram elev în clasa a VIII-a, iar mama mă dusese la o preselecție la muzică la Liceul de catiheți de la Mânăstirea Neamțului, pe care am promovat-o, urmând să mă prezint să susțin examen de admitere, ulterior să devin preot.

La arest, închis în celulă eram speriat şi am început să plâng, după 15 minute apare subofițerul, mă cheamă la el să-mi facă morală să nu mai sar gardul că nu am voie, considerând căminul ca o subunitate militară.

Când mă apostrofa el acolo cu blândețe, a intrat în încăpere un elev de la liceul militar. Atât de mult mi-a plăcut uniforma încât după ce a plecat elevul, l-am întrebat pe subofițer de unde era băiatul acela şi cum aş putea să ajung şi eu ca el...

Şi uite aşa a început cariera mea militară. Am dat examen la Câmpulung Moldovenesc, şi nicidecum la Mânăstirea Neamțului, provocând supărare mamei mele care nici n-a vrut să mă însoțească la examen.

Au fost 1966 candidați pe 315 locuri, iar eu am luat examenul al VI-lea. În timpul liceului, în anul II, a venit un domn de la Aeroclubul sportiv din Iaşi pentru a selecta pasionați pentru planorism în timpul vacanțelor, bineînțeles că m-am înscris şi am ajuns să zbor 8 ore la Aerocluburile din Iaşi şi Clinceni, lângă Bucureşti.

Uite-aşa s-a născut dragostea şi pasiunea arzătoare a zborului, făcând ca în anul 1977 să calc cu mândrie pe porțile Institutului Superior de Aeronautică *"Aurel Vlaicu"*.

Am fost prima promoție cu patru ani la Bobocu. Anul IV l-am făcut

la Bacău unde am executat trecerea pe avionul Mig-21 RFMM, apoi în iarna anului 1981, pe 5 decembrie am ajuns la Deveselu, unde gara din Caracal și blocurile din colonie mi-au creat o imagine dezolantă, dar tristețea mi-a trecut când am luat contact cu colectivul.

M-a primit domnu' cpt. cdor. Tecuceanu, glasul lui blând m-a liniștit și uite așa au trecut anii, 22 la număr, iar eu am trecut prin toate funcțiile ajungând până la instructor cu tragerile și lupta aeriană și navigator de regiment.

A fost frumos, și dacă aș lua-o de la zero tot asta aș face și tot aici la Deveselu aș zbura. Am avut niște ani bogați în împliniri și realizări.

Am executat 1514 ore pe avionul MIG-21 începând cu varianta RFM și terminând cu MF. Am compus grupele de trageri în URSS pe ținte reale și am executat cu acest avion tot ce se poate executa.

Vreau să mulțumesc pe această cale instructorilor cu care am zburat cel mai mult - Samfira Virgil și Costică Tudor - care mi-au predat tainele zborului până la cele mai mici detalii.

În anul 2003, odată cu desființarea regimentului am ieșit la pensie, locuiesc și acuma tot în Caracal. Conform tradiției, oltencele nu-ți mai dau drumul să pleci în alte părți, ele iubind locul lor de baștină.

Am doi băieți și o fată. Unul din ei îmi urmează tradiția și este pilot la Otopeni, celălalt este marinar și lucrează în București la Comandamentul Marinei Militare, iar fata este în anul I la Medicină Militară. Iată că nu numai am iubit armata, dar i-am mărit și familia.

În anul 2012, comunitatea aviatorilor olteni m-a ales în funcția de președinte ARPIA (Asociația Română pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii) Filiala Olt, unde activez cu multă plăcere pentru noblețea aviației, pentru alinarea dorului de frumos și înalt, pentru răspândirea ideilor aviatice în rândul elevilor.

Ăsta sunt eu și Dumnezeu să ne aibă în grijă!

"În exercitarea poeziei e ceva care se poate învăța și ceva ce nu se poate învăța. Aripa o ai sau nu o ai. Poți să zbori sau să nu zbori cu ea. Depinde de aer, de înălțime, de alizeu sau de crivăț. Rare păsările zburând pe ploaie și încă mai rare cele care zboară noaptea."

Nichita Stănescu

DEVESELU - PARTE DIN VIAȚA MEA!

Ion CÂRJAN
Maistru militar pr. (rez.)

Nu știu alții cum sunt, dar eu îmi aduc aminte cu plăcere și emoție chiar, de vremurile în care toată lumea umbla cu frenezie pentru a obține cât mai multe avioane, pentru o disponibilitate maximă pentru zbor și serviciul de luptă. Mă năpădește un dor pârdalnic de vremurile în care colonelul Ganea venea în fața frontului cu șarmu-i bine cunoscut, în-tonând imperativ: **"fetelor, pregătite de zbor!..."**, de pretențiile excesive, cu nuanță și tonalitate de infanterist ale comandantului Susai cu privire la ținută..., de nea Victor Firuță care mătura AMZ-ul de-a lungul și de-a latul pistelor betonate pentru a asigura buna pregătire a avioanelor cu conștiinciozitatea-i proverbială dovedită și azi când vine sprijinit în baston la adunările veteranilor, ascultând docil, încântat de proiecția planurilor ori proiectelor de a fi bine și mai frumos.

De fel, amintirile sunt calde, sunt curățate și spălate de timp de umărul încrâncenărilor noastre pe baricadele cuceririi spațiului spre triumful aviației.

Este domeniul și lumea căreia i-am subsumat efortul, știința și creația și chiar existența noastră, o lume cu reguli aparte, cu legi scrise și nescrise pe care le-am ucis din necesitate, care, de multe ori fac diferența între viață și moarte.

Aviația pentru mine a însemnat istorie și matematică: istorie, că purtam în spate un vis al omenirii care și prin mine se desăvârșea, la alte dimensiuni, iar matematică pentru că totul în aviație înseamnă precizie, calcul, rigoare transformate în vectori comunicativi, în acțiuni, gesturi, hotărâri cu precizie de metronom, cu deplin impact în practică în sintagma cu putere de adevăr, ***"a fi sau a nu fi!"***

Cred într-o organizare superioară indiferent de voința noastră și poate nu întâmplător destinul mi-a fost hărăzit în amfiteatrul aviațiunii militare române: m-am născut pe teritoriul capitalei Daciei Malvensis la Romula – Reșca și nu departe de locurile în care a devenit celebru Iancu Jianu, la Chilii, la Fălcoiu, ***"pe Teslui, Olteț și Olt în lunca mare"***, sunt parte și produs al generației formate sub spectrul *"Revoluției de la Praga"* a eveni-

mentelor din 1968 când m-am hotărât să îmbrac uniforma cu însemnele naționale.

Sunt sigur că în subconştient m-a marcat şi determinat domnul profesor Octavian Petrache, poate ultimul dascăl de modă veche, un monument viu înzestrat de la Dumnezeu cu ştiință şi vocație, cu talent şi generozitatea de a se apleca spre sufletul copilului şi lucruri de substanță, cercetările dintr-o pasiune lăuntrică, dar şi dintr-o chemare străbună pe teritoriul comunei, al cetății, materializate într-un muzeu sătesc având conotație revelatoare, care ne particularizează pozitiv şi tocmai de aceea este demnă de continuat şi desăvârşit.

Peste 30 de ani cerul pe care l-am slujit şi apărat mi-a fost adăpost şi birou şi laborator şi părtaş la satisfacții şi ocrotitor în clipe de maximă încordare; mii de misiuni de luptă, de exerciții de instrucție şi încercare, de zboruri de importanță excepțională, în poligoane, în aplicații, pe teritoriul statelor străine, în serviciul de luptă unde starea de şedere şi veghe a însumat ani de zile, s-au efectuat şi cu sprijinul meu efectiv, pe răspunderea şi sub autoritatea semnăturii mele.

Am avut şi girul familiilor noastre, înțelegerea de a prelua parte din povară, soția mea Carmen situându-se între cele îngăduitoare.

Mă număr printre privilegiații României care conştientizează satisfacția unei aterizări liniştite marcată de o misiune îndeplinită!

Deveselu este totul: aici am crescut şi ne-am perfecționat, am gustat plăcerile vieții şi simțit clipele de derută, ne-am definit pe pământ la viteze supersonice, dar au fost puse zălog pe altarul dorului de zbor sacrificiile şi zilele multora dintre noi, Deveselu a fost avangardă în cuceriri în domeniul atât de fascinant numit sugestiv AVIAȚIA ROMÂNEASCĂ.

Cred că toți am trăit o viață dublă, ba lângă avion, ba lângă familie, că ne-am cunoscut sub patima dorului de aripă, că orice zbor de noapte e o nouă escapadă a imaginației, că ne-am *„pus pirostriile"* într-o pauză de zbor iar pe copii ni i-am botezat cu nume de floare şi cântec, aşa, ca să sune aviatoriceşte, iar la Lidia-Elvira şi Mihaela am adăugat şi un strop de istorie şi matematică, adică de devotament şi punctualitate.

De aceea şi evenimentul AVIS '60, pe care l-am construit cu grijă şi temei a avut caracter de unicitate nu numai prin aniversarea a 60 de ani de aviație pe pământ romanațean, ci şi prin marea încărcătură emoțională şi de senzație, a modului de coagulare şi simțire a tuturor celor care au scris istorie românească pe pământ oltean!

... SĂ FII ATAŞAT UNOR VALORI!

Luchianuc Ionel – Luky
Maistru militar pr. rez. - S.It.

Dorințele copilăriei şi pornirile lăuntrice transpuse în zmeie, avioane de hârtie şi imitări ale zborului văzute la tot pasul pe ulițele satelor au fost determinate irevocabil pentru mine de traiectele aeriene fascinante de deasupra Balşului ale aeronavelor de la Craiova, iar pasul spre Mediaş a fost cel al împlinirii unei vocații.

Astfel am intrat eu în universul mult visat şi tânjit de copilăria mea de pretutindeni şi m-am integrat marii familii a aviatorilor români, şi încă în Regimentul de Supersonice de la Deveselu de unde, de multe ori, se dădea ora exactă a pulsului aviației militare, sărbătorirea a 60 de ani de existență şi aniversarea aici a primului zbor din România cu avionul Mig-15 fiind cu atât mai pregnantă. Şi înălțătoare!

Niciunde nu este mai expresivă legătura dintre spațiu, timp şi logică, şi nici mai evidentă armonia totală între piloții din aer şi corpul tehnic de la sol care în laboratoare şi hangare, pe iarba rouată în miez de noapte cu iz de cherosen, prin ştiință şi creație prefigurează siguranța şi succesul misiunii cu rang de îndatorire patriotică, iar la Deveselu se putea cuantifica în expresia atât de lapidară, dar fundamentală: CONŞTIINȚA SOLIDARITĂȚII.

Am simțit întotdeauna, în clipe de căutări, de derută ori de satisfacție deplină, că pentru un aviator, mereu pus la încercare şi întrecere cu secunda, cu alegerea fermă între DA şi NU, cu conştientizarea demarcației între succes şi eşec, între viață şi moarte, că definitoriu este să crezi în ceva, să fii ataşat unor valori. Pentru că aviația înseamnă poezia tuturor îndrăgostiților şi sâmburele inventiv al creației, dar într-o imaginație lucidă bazată pe studiu, cercetare şi înțelegere, realități afective care te ridică la condiția de om.

Energia depusă la temelia succesului zborului în coordonatele fireşti, arderile nedeclarate niciodată, dar simțite în priviri şi zbucium interior creativ nu pot fi compensate decât de împlinirea dorului de mai sus, a visului cu rang de dăruire pe aripile pasării cu nume ancestral.

Nutresc satisfacția unei lumi fascinante în care vreme de trei decenii m-am contopit cu lumea aeronauticii, că parte din mine s-a isprăvit în lumea

zborurilor militare, şi chiar dacă nu este vremea, cred că nimic nu este mai izbăvitor şi reconfortant decât să îmbătrâneşti frumos cu gândul la acea pasăre măiastră cu nume cuceritor: AVIAŢIE!

Celor care or fi fost, într-o altă viaţă,
vreo pasăre şi acum simt nevoia să-şi umple sufletul de cer.

Un avion de legendă nu putea fi stăpânit decât de nişte oameni de legendă...

- 57, repetaţi, vă rog !
- Aprobaţi pornirea motorului pentru 57, vă rog !
- Aprob pornirea motorului, vine răspunsul...

Orele 06,00, uşor trecute când, atenţia militarilor prezenţi pe aerodromul Deveselu pentru prima paraşutare de brevetare, este atrasă de un puternic zgomot de tractor scos la arat...

Uşor surprinşi, aceştia îşi abandonează paraşutelele şi privesc înspre sursa de zgomot. Asta, chiar în clipa în care, dinspre **hangarul supernatural**, situat la câteva sute de metri de zona de dispunere a paraşutiştilor, dintr-un nor alburiu de fum din care se strecurau săgeţi aprinse, îşi făcu apariţia arătarea...

AN 2-ul !

Poreclit în limba rusă kukuruznik – de la „porumb", dată fiind folosirea lui ca avion agricol, acesta este un biplan uşor, monomotor, foarte rezistent şi longeviv. Despre el se spune că ar fi avut drept model avionul românesc IAR 39... A fost produs între anii 1947 – 1992, deţinând recordul Guiness pentru cea mai lungă durată de fabricaţie a unui avion. S-au construit cca. 18000 de exemplare, la un preţ pe bucată de cca. 30 000 USD.

Acum, un biplan vopsit eco într-un verde-supărat, folosit pentru transportul paraşutiştilor, mai ales în cazul paraşutărilor de şcoală şi cele efectuate pe apă.

Dându-şi coate, viitorii paraşutişti, cu nişte feţe având cele mai stranii nuanţe de verde, priveau cu oarecare stinghereală ceea ce se întâmplă. Îi desluşeau cu claritate glasul, tânguirea-i prelungă, dar nu-şi închipuiau cam care-i sunt poverile şi ce dureri are de pare atât de trist...

Cu o viteză aproximativă se îndreptă spre linia de start. Iată-l aliniat la start... Permisiunea de decolare... Motor... se mişcă de pe loc. Pilotul ambalează încet, dar ferm, atent la palonierul drept; botul se ridică, presează uşor... Avionul dă din cap ca un parlamentar ce doarme pe el...

Deocamdată, o bilă albă: în ciuda fortajului pe care-l suferă, refuză cu încăpăţânare să se dezintegreze. Ba, mai mult, se pare că încearcă chiar să şi zboare ! Hm !

Câteva secunde şi s-a desprins ... Pilotul face palier, pentru a zbura orizontal, dar avionul are chef de zburat şi se ridică, aşa că îi taie cheful cu manşa. Supărată, arătarea dă să se pună la loc pe iarbă dar, la negociere, pilotul găseşte un fel de orizontală... Urcă hotărât, reduce din turaţie, bagă flapsurile la loc şi dispare, în câteva secunde, călcând cu paşi uriaşi, cerul aproape însorit, făcând mici manevre de urcare – coborâre sau schimbare de direcţie stânga – dreapta, şi executând cu uşurinţă, corectitudine şi înaltă eleganţă o uşoară acrobaţie aeriană.

De-acum, deja coboară vârtos... Reduce, scoate flapsurile, nu scapă botul din vedere! Mai reduce un pic, ţine viteza şi-l pune jos, ţintind verdele crud al pistei. Asta, în ciuda faptului că pământul parcă-l refuza în glumă, făcându-l să ţopăie a bucurie copilărească...

Rulează încet, zdruncinat, pe pista de iarbă, până în dreptul ,,bibanilor,, paraşutişti care primesc piloţii, tehnicii şi... bătrâna aeronavă într-un ropot de aplauze!

Tocmai făcuseră să se trezească în aceştia dorul de înălţime, acea senzaţie extremă de detaşare de lume, de pământ, acel sentiment că poţi trece dincolo de limitele vieţii de zi cu zi, că eşti liber...

A fost ziua în care, tinerii paraşutişti militari au scris în catalogul cerului prima notă, când chipurile lor s-au privit miraculos în oglinda norilor...

* * *

Ultima ieşire a unei zile în care vremea lui Mihăilescu Liviu ne-a jucat ceva feste:

- Geanta, poţi să iei 9 ,,porumbei,, la ultima ieşire?
- Păi, cum stăm?
- Dacă vei lua 9, o să mai rămână, din păcate, doi nebrevetaţi. Asta e... Nu mai raportăm încă o subunitate brevetată. Pentru altădată, ce să-i faci !
- Hai dom-le, bagă-i şi pe cei doi şi vedem noi ce facem!

Asta, spre disperarea tehnicilor, de a căror vigilenţă depindea buna desfăşurare a zborului...

* * *

Fragment din elogiul închinat de către corpul paraşutiştilor militari

caracaleni AN 2-iştilor, cei care ne-au fost martori onești, susținându-ne, cum au putut aceştia mai bine, atunci când:

- am efectuat paraşutările de brevetare, antrenament sau tactice în orice condiții de teren, timp, anotimp;
- am susținut examenele de menținere/obținere a clasei de paraşutist;
- am avut nevoie de ei, în cadrul exercițiilor comune cu militarii francezi, italieni, turci, etc. oferindu-ne prilejul să dăm lecții de înalt profesionalism vizitatorilor;
- am pierdut camarazi dintre cei mai dragi nouă, chemați, poate prea repede dintre noi, de-a dreapta Tatălui Ceresc.

AN 2-isti care, fie că au fost piloții Geanta, Zaharia, Ludu, Androne, Turcu, Mustață, Ghinea, Niculescu, Sabie, Pîrvu, Florea, Ciobanu, fie tehnicii Mircea Ruxandra, Mircea Aurel, Măceşeanu, Mihai, Boaru, Menghel şi care ori mai fi fost aceştia.

Cu emoție, în numele celor câtorva mii de militari brevetați care au executat peste 100 000 de paraşutări în cadrul celor două unități de paraşutişti caracalene din care, aproape jumătate, cu sprijinul piloților şi tehnicilor de la AN 2,

Col (r) Enache Constantin,
membru al Clubului Paraşutiştilor Militari din Caracal

Deveselu - galerie de personalități

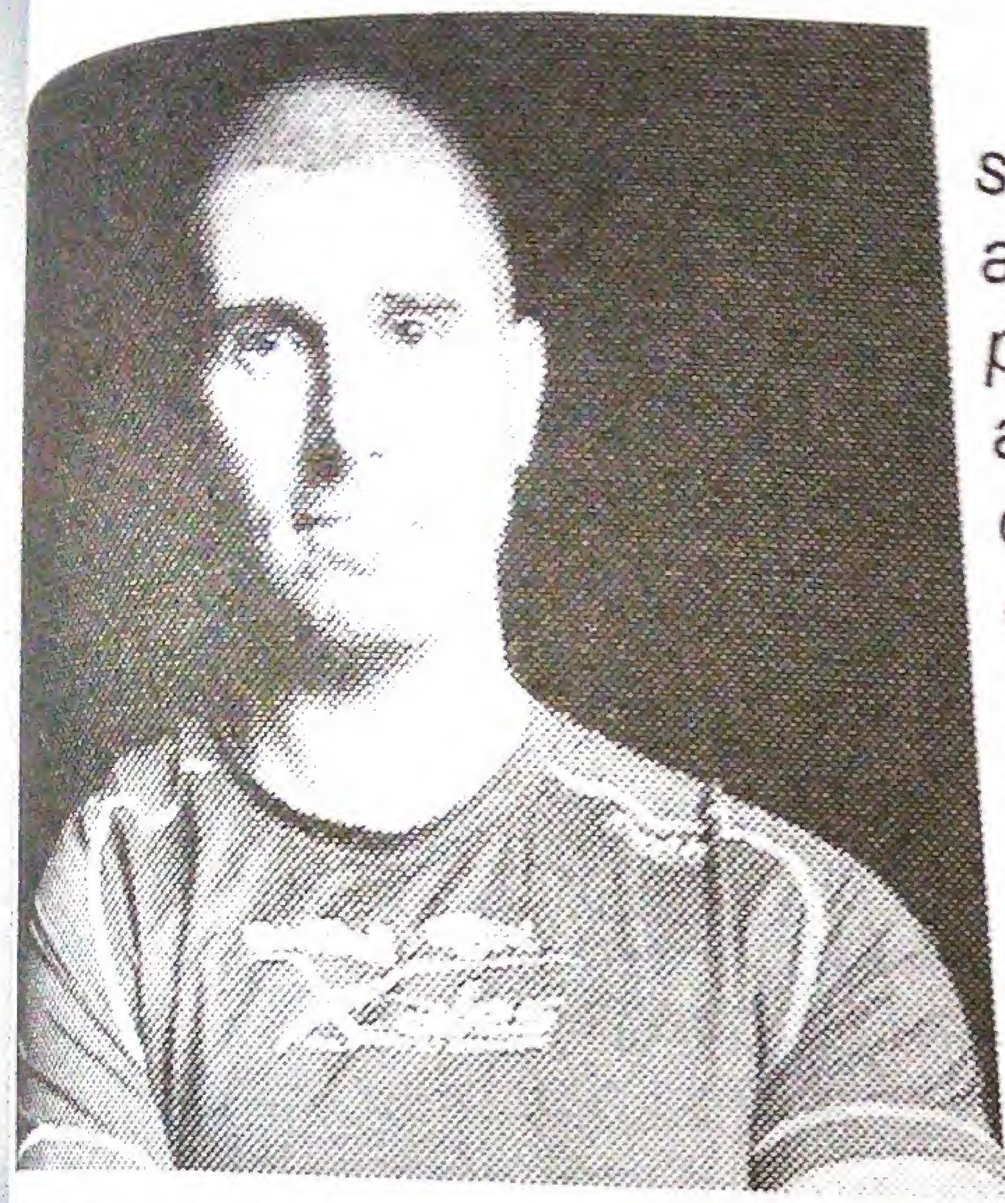
Valori, fiecare după ştiință, vocație, educație, după cum i-a cântat cucul sau s-a fofilat pe lângă şefi, parte din imensul angrenaj numit Regimentul de la Deveselu. Numim la întâmplare, spre neuitare, dar totuşi după o oarecare faimă pe care şi-au cultivat-o: statmajoriştii Ciuchilan, Ciucă, Busuioc, Mitică Pârlogea, inginerii Deneanu, Bratu, Constantin, Ghiță, Baciu, Oprițoiu plus BUTOANCĂ cu cupola.

O serie de oameni talentați: Fluturel, Fluieraş, Betiu Marius Septimius, Şerban, alături de personalul TESA: Malmare, Goran, Gogan, Trifan şi Mihăilescu Adrian. Şi tot în ritm milităresc, dar şi cu rimă, s-au integrat în front de-a lungul timpului „fetele", meseriaşe desăvârşite, care dădeau impuls şi culoare: doamna Ninu, Olga Man şi doamna Şerban, Barbândeal Cristina şi Puf Ecaterina, alături de minunatele Cioablă, Carolina şi Mihai, Coca Coțovanu, Sofica Papuc, Boruga, şi Mihăilescu în tandem cu Ileana, Tincuța, Scarlat şi Viviana Diaconescu.

În pas cadențat au mers cei trei "crai": George Nenciu, Popescu financiaru şi nea Uzun. Alte nume: Vanea, Colea, Calița, Oituz, Petrică Brancu, şi chiar că era să uităm pe doamna Melinte de la prăvălie şi domnu' Gogu de la infirmerie...

„Patriotismul nostru de care avem atâta nevoie!"

Locotenent colonel Daniel PISICĂ



Evenimentul A'VIS-'60 Deveselu-România, care a polarizat interesul aviatorilor de pretutindeni a consfiinţit prezenţa şi evoluţia de excepţie cu o aeronavă ultrauşoară a locotenent colonelului Daniel Pisică. O prezenţă care a reliefat spiritul patriotismului local, dar şi extrapolarea manifestării în zona de unicat şi excelenţă, personalitatea complexă a ofiţerului definind la superlativ vocaţia şi semnificaţia armatei române. Domeniile în care s-a consacrat şi excelează sunt diverse, iar reuşitele îl plasează în galeria prestigioasă a valorilor predestinate, privilegiate, de sacrificiu pe altarul naţional.

Mărturisim complexul în a contura profesionistul plurivalent, spiritul copleşitor, patriotul incurabil şi omul cu un orizont de cultură larg şi ales, şi de aceea procedăm la redarea unor destăinuiri personale, care deconspiră un model şi un mare caracter, generos şi modest, pildă de înţelepciune şi exemplu:

"Bunicul meu a fost militar, tata militar, colonel, iar eu am decis să îmbrac haina militară, mi-a plăcut de mic, am fost şi crescut în spirit cazon. În 1989 am ales să merg la Liceul Militar de Aviaţie "Tudor Vladimirescu", un lucru fantastic, o întâmplare fericită din viaţa mea care mi-a schimbat destinul.

Ulterior am dat examen şi am intrat la Facultatea Militară de Educaţie Fizică şi Sport "Virgil Bădulescu", unde am avut privilegiul să continui ***aviaţia*** şi să descopăr alte discipline superbe care m-au completat: ***alpinismul, scufundările, schiul, nataţia*** şi altele. Am renunţat doar la aviaţia militară, dar în continuare ***sunt aviator, sunt pilot instructor pe aeronave ultrauşoare nemotorizate şi pilot pe aeronave ultrauşoare motorizate, iubesc aviaţia şi o practic cât de des posibil.***

Am reprezentat România la trei ediţii ***Red Bull X-Alps***, cea mai dură competiţie de ***parapantă şi de căţărări din lume*** care presupune saltul de la Salsburg din Austria şi traversarea munţilor Alpi prin nişte puncte foarte bine definite, până la Monaco, aprox. 1 000 de km, şi am reuşit în 2007 şi în 2011 să câştig locul II mondial cu echipa, împreună cu prietenul meu foarte

bun Tomy Coconea, el fiind pilot, iar eu copilot. De zburat, zbor în continuare cât de des pot, pentru că e un sentiment teribil acolo sus.

...Am cochetat de mult cu lumea filmului, o iubesc şi acum, chiar visam la un moment, nu neapărat să fiu actor, dar să fiu regizor, să urmez Academia de Teatru şi Film...uite că am realizat ceva din acest vis, am început cu cascadoria, a fost undeva prin 2003, era practic ***cascadoria ca o extensie a preocupărilor mele,*** având un bagaj motric destul de solid, mi-a fost uşor să intru în această lume minunată a cascadoriei, bineînţeles lucrurile specifice meseriei le-am învăţat pe parcurs, de la oameni experimentaţi...

Am avut şansa, fiind cascador, să întâlnesc oameni celebri, eroii copilăriei mele să spun aşa: Jean Claude Van Damme, Steven Seagal, Waist Sinews, Demi Moore, Gerard Depardieu, Sharon Stone, Andy Garcia, multe, multe nume glorioase pe care sunt mândru să le întâlnesc, să pot să fac o fotografie, să le strâng mâna, să le spun că am trăit cu ele pe perete şi acum mă bucur să-i văd în carne şi oase, să pot să le dau o replică dacă este necesar.

Am jucat în peste 40 de filme, mă bucur că am lăsat ceva în istorie, cel puţin pe linia asta şi, peste ani şi ani, probabil copilul meu şi nepoţii mei o să se uite cu plăcere la ele şi o să mă recunoască, dacă nu pe ecran, cel puţin pe generic, la final... Am avut multe accidente, unele destul de dure, m-am refăcut destul de repede şi ***dacă vrei să fii cu adevărat luptător, trebuie să te ridici după fiecare eşec,*** şi iar, şi iar să o iei de la capăt.

În lumea filmului, am pilotat motociclete, am participat la lupte de sabie, sărituri de la înălţime, zborul cu parapanta, iar faptul că ai fost acolo, alături de actori faimoşi, te face să te simţi bine şi găseşti efortul meritat. Noi ***suntem*** eroii nevăzuţi, ***şerpaşii filmelor*** şi mi se pare palpitant.

Ca alpinist, chintesenţa trăirilor care te imping spre înalt, la propriu şi la figurat, este, cum a spus şi Edmund Hillary, primul om care a urcat pe Everest, "nu muntele este cel pe care-l cucerim, ci pe noi înşine". De fapt este o luptă cu tine, încerci să-ţi demonstrezi că eşti puternic, am încercat prin aceste expediţii să arăt că Pisică de astăzi este mai puternic decât cel de ieri şi mai slab decât cel de mâine, în permanenţă să mă redescopăr, să caut cât mai adânc în străfundul sufletului meu şi să încerc să mă depăşesc de fiecare dată...

Am reuşit să urc ceva vârfuri, de cucerit mă feresc să folosesc cuvântul pentru că natura se lasă îmblânzită uneori, am avut şansa să urc pe anumite vârfuri, sunt bucuros că am reuşit să urc pe vârful Kilimanjaro, cel mai înalt din Africa, am urcat pe vârful Aconcagua 7 000 m, cel mai înalt vârf din America de Sud, am urcat până la 7 200 m în Himalaia pe Everest, din păcate n-am reuşit din cauza unei probleme medicale a unui coleg, i-am dat ajutor pentru că ***între piatră şi om, am ales omul***. Everestul e tot acolo, poate m-aşteaptă şi o să-mi iau revanşa.

Am fost şi pe vârfurile importante din ţara noastră şi din Europa, dar nu reuşita în sine este importantă, ci că ***acolo sus eşti mai aproape de Dumnezeu şi fizic şi spiritual şi simţi o împlinire deosebită***. Lumea se vede altfel de sus! Constantin Brâncuşi spunea: ***" Trebuie să încerci să urci foarte sus dacă vrei să vezi foarte departe"!*** Asta încerc de fiecare dată. Ai sentimentul reuşitei că ai mai pus o cărămidă la devenire, că eşti puternic, rugăciunea ajunge mai repede la Dumnezeu şi ai bucuria fascinantă că ***poţi să duci steagul României*** pe cele mai înalte vârfuri, iar când îl fluturi acolo ai împlinirea totală. M-am filmat chiar pe Aconcagua când am dat onorul la drapel, a fost un moment de înălţare spirituală. Este o fărâmă la patriotismul nostru de care avem atâta nevoie! Ş-apoi, expediţia, cătărarea unui vârf celebru, atingerea pietrei din vârf nu reprezintă un scop în sine, ci la fel de important este contactul cu noi civilizaţii, culturi, tradiţii istorice, culturale şi culinare...

A fost o plăcere să descopăr Nepalul profund, unde, cu o motocicletă am făcut aproape turul ţării, din sătuc în sătuc pentru că nu poţi să simţi toate astea stând în capitala Katmandu; în Tibet, am abordat muntele Everest pe partea nordică, am întâlnit tibetani şi am fost aproape de Lhasa, capitala spiritualităţii budiste, m-a impresionat seninătatea oamenilor, jovialitatea. Sunt foarte săraci, dar împliniţi spiritual, iar gândirea lor era concentrată în câteva cuvinte scrise la intrarea într-o stupa, un templu budist: "Străinule, nu uita că ai venit aicea nu să ne schimbi tu pe noi, ci noi pe tine!", şi ***încearcă să-ţi dea ceva din bunătatea, din deschiderea şi pacea lor sufletească.***

Am plecat şi într-un Safari în Africa, am stat în corturi, în savană, în momentul în care leii începuseră să urle împrejurul nostru când plecau la vânătoarea nocturnă. Acolo am vizitat şi o şcoală foarte săracă, nici tablă n-aveau, pe un perete era desenat un dreptunghi negru, aveau bănci cioplite rudimentar şi tablouri primite de undeva...

Şefului de trib care era şi directorul şcolii, i-am vorbit despre ***credinţa noastră în educaţie***, părerea noastră că educaţia este cea mai importantă... la orice nivel. Le-am făcut o demonstraţie, în condiţii speciale, zburând cu parapanta de pe un munte până în curtea şcolii, fiind singura dată când copiii din satele din jur vedeau aşa ceva, a fost o experienţă incomparabilă şi pentru noi şi pentru ei, ne-am fotografiat... M-a uimit la copiii respectivi, că ei ***au înţeles că educaţia le dă o deschidere fantastică...*** Dacă în alte părţi ale Africii copiii veneau şi ne cereau un bănuţ sau ceva de mâncare, în acea zonă ei ne ***cereau un pix***. Este un fapt colosal, pentru că dacă tu te dezvolţi, automat, la rândul tău, crescând într-un sistem de valori foarte sănătos, vei fi un exemplu şi vei încerca să-i ajuţi şi pe ceilalţi.

Acum sunt instructor, fac parte din Centrul de pregătire al cadrelor militare în domeniul educaţiei fizice şi sportului din armată din Universitatea Naţională de Apărare "Carol I".

...Am creat o tradiție ca pe 25 Octombrie să mergem pe cel mai înalt vârf al țării, Moldoveanu - 2544 m, din masivul Făgăraş. La ultima acțiune din acest ciclu, împreună cu lt. col. Ilaş Silvestru, am fost fericiți să arborăm drapelul românesc şi să punem o plachetă în cinstea generalului Virgil Bădulescu, patronul nostru spiritual, ofițerul care a înființat primul batalion de vânători de munte şi prima structură de educație fizică militară şi națională. Am reconstituit marşul mentorului nostru de la 3 noiembrie 1916, când prin Ordinul Ministerului de Război, Şcoala superioară de schi de la Cotroceni se transforma în primul batalion de vânători de munte, efectivele plecând într-un marş istoric pe traseul Buzău-Focşani, de la Cotroceni la Târgu Neamț, unde se instalează şi devin primul batalion de formatori, ulterior fiind create alte trei batalioane ca forțe de elită ale armatei.

Marşul nostru a fost puțin diferit, dar ceva mai lung, pe itinerariul Bucureşti, Ploieşti, Cheia, Săcele, Braşov, Sfântu Gheorghe, Tuşnad, Miercurea Ciuc, Ghiorghieni, Lacul Roşu, Bicaz, Piatra Neamț, Târgu Neamț, total 500 de km cu drapelul agățat de ranițele noastre făcând astfel ***să fluture în Muntenia, Transilvania şi Moldova ca simbol al unității naționale.***

Am vrut să transmitem un mesaj şi am reuşit pentru că am văzut în ochii oamenilor licărirea de patriotism, speranță şi plăcere, am văzut cum erau solidari cu noi, se bucurau de demersul şi mersul nostru timp de două săptămâni pe jos cu 40 km la zi şi bătături la picioare. A meritat pentru că timpul a căpătat o altă dimensiune, astfel apreciem altfel secunda.

A fost şi un mesaj că suntem bine pregătiți şi putem să îndeplinim orice misiune când ni se cere. Până la urmă este feed-back-ul pe care eu îl dau societății civile care a investit în mine, s-au alocat multe fonduri ca să mă formeze ca ***ofițer, cetățean, ca profesor, ca alpinist, ca scafandru, pilot, paraşutist,*** multe resurse, şi cum pot să răspund eu statului român decât demonstrând că sunt bine pregătit şi în orice moment pot să îndeplinesc orice misiune, indiferent de mediu: pe apă, sub apă, pe munte, pe uscat ş.a.m.d. Dacă se apasă pe buton şi mi se cere la ora trei noaptea să paraşutez la Polul Nord decât în şort şi fără periuță de dinți, am să fac asta fără să întreb de cel Demersul nostru, patriotic până la urmă, a fost acceptat şi apreciat de atâta lume, ceea ce ***înseamnă că România are speranță.***

...Familia mă sprijină necondiționat, soția nu mai mă întreabă unde plec, ci spune că important e să mă întorc întreg, să ne reunim; ceea ce mi-a lipsit cel mai mult au fost jocurile, hârjonelile şi luptele cu fiul meu Dan David, un băiat deosebit de opt ani şi ceva cu care am discuții interesante, ne plimbăm cu motocicleta, deja se cațără şi are zeci de zboruri cu parapanta. Mi-e dor de aceste momente!

Alături de ei ***îmi doresc o România mai aşezată,*** o România în care să se refacă tradiția, o România puțin mai consecventă. Este momentul să ne regăsim direcția şi să mergem cu toții împreună pe ea. ***În linişte şi pace!***

Eroi au fost,

Eroi sunt încă!

ULTIMUL VIRAJ

Pentru mine și Lidia, cu durere, tristețe și suferință, este foarte greu de adunat amintiri despre cel care a fost soțul meu, tatăl fiicei noastre, un om cultivat, credincios și generos și, peste toate, tânăr.

Într-o zi de joi, o zi ca oricare alta, 21 iulie 1995, ora 08:37, cei doi piloți, locotenent-comandor Ion Baloi (Loe), împreună cu colegul și prietenul lui, căpitan-comandor Valer Scrobota, aveau să se prăbușească cu avionul Mig-21, la 1 km nord-vest de axul pistei de pe aerodromul militar Deveselu. Era ultimul zbor din acea zi. În cabina întâi se afla căpitan-comandorul Valer Scrobota, iar în cabina a doua se afla locotenent-comandorul Ion Baloi. Zborul se executa în cadrul cercetării meteorologice "sondă meteo", așa cum îi spun piloții. După virajul de ultimul viraj, înainte de aterizare, avionul a pierdut portanță și nu s-a mai putut încadra pe traseu orizontală ce duce la poziționarea acestuia pentru aterizare. Piloții au încercat să aducă avionul pe zona de aterizare, dar în timpul rotației, avionul a glisat, ceea ce a dus la o pierdere de înălțime rapidă și astfel avionul a atins cu aripa pământul din fața pistei", sunt vorbele celor rilor și colegilor din cadrul escadrilei, care erau de față în momentul tragicului accident, impactul fiind nimicitor, iar pentru piloți fatal.

Explozia și mirișiea arsă a lăsat în urmă un copil de 9 ani, fiul nostru, și o soție îndurerată la numai 34 de ani.

În aceeași secundă, pentru 2 copii și o soție îndolilată, căpitan-comandorul Valer Scrobotă devenea amintire și dor.

Locotenent-comandor Ion Baloi, "Loe", cum îi spuneau toți apropiații, s-a născut la data de 28 septembrie 1958 în comuna Iancu Jianu, județul Olt. Era al doilea fiu din cei patru copii, ce au avut o copilărie grea după moartea tatălui, crescuți doar de mamă în perioada școlii primare. Ionică, cum îl strigă mama, a iubit avioanele de mic și astfel, după ce a absolvit Școala Generală în comuna Iancu Jianu s-a înscris la Liceul Militar "Dimitrie Cantemir" Breaza, pe care l-a absolvit în anul 1977.

Școala Militară de Aviație de Vânătoare de la Boboc, din apropiere localității Buzău, între anii 1977-1981 și Academia Militară, care acum poartă numele de Universitatea Națională de Apărare, din București, promoția 1986-1990, i-au marcat ascensiunea și împlinit visul.

Din vara anului 1981 şi până în ziua catastrofei din anul 1995, locotenent-comandor Ion Baloi a fost pilot în Regimentul 91 Aviaţie de Vânătoare Deveselu, unde a îndeplinit funcţia de pilot şef, comandant de patrulă, locţiitor de comandant de escadrilă şi comandant Escadrila III în momentul accidentului.

În cei 14 ani de zbor acumulase aproximativ 1000 ore de zbor pe avionul Mig-21, iar în perioada 01.01.1995 – 27.07.1995 aproximativ 60 ore. Cel cu care pilota avionul în momentul impactului, colegul său căpitan-comandor Valer Scrobota număra în jur de 1400 ore de zbor, amândoi fiind piloţi cu foarte multă experinţă.

Fire sociabilă, soţul şi tatăl nostru nu-şi ascundea pasiunea pentru aviaţie. Trata fiecare moment în zbor cu mare seriozitate, încredere şi siguranţă de sine. Îi plăcea să fie deasupra lumii, dar, totodată, alături de familie şi de oamenii din jurul lui, pe care obişnuia să îi ajute şi să îi susţină. Fire carismatică şi iubitoare, şi-a sprijinit familia până în ultimul moment al vieţii aici pe pământ şi de acolo, de sus, de unde veghează într-un zbor etern deasupra lumii.

După catastrofa din 27 iulie 1995 am simţit ataşamentul şi sprijinul colegilor şi conducerii Armatei, şi nu contenesc să mulţumesc Domnilor Generali Cârnu şi Dănilă pentru pătrunderea dramei noastre. Am fost încadrată contabil la U.M.01830 din Craiova, oraş unde şi copila noastră Lidia-Maria Băloi a urmat şcoala Generală şi Colegiul Naţional „Fraţii Buzeşti". Copilăria grea şi tristă, fără prezenţa tatălui au marcat-o şi maturizat-o. Începând cu anul 2005 a urmat cursurile Facultăţii de Sociologie şi Asistenţă Socială, precum şi cursurile Facultăţii de Psihologie şi Stiinţe ale Educaţiei din cadrul Universităţii Bucureşti, iar în anul 2012 a absolvit şi Masterul de Securitate şi Apărare din cadrul Universităţii Naţionale de Apărare.

În prezent este activată în funcţia de ofiţer III în cadrul Biroului Personal, Mobilizare şi Stat Major din Baza 91 Logistică a Forţelor Aeriene din Otopeni. Eu ocup funcţia de referent de specialitate în cadrul Statului Major al Forţelor Aeriene Bucureşti.

După 18 ani îl strângem în braţe cu puterea gândului, îl salutăm şi îl iubim pe cel care a fost fiu, soţ şi tată nepereche.

Sabina BĂLOI

NE MISTUIE PRIN DOR!

Numai soarta potrivnică l-a transformat pe Adrian în amintire, sfărâmîndu-i gândurile, visele, dragostea, dorința...

Numai bunul Dumnezeu a ținut negreşit să-l aibă mai aproape, într-o axiomă a logicii pe care nu o înțelegem şi nici nu se cade să încercăm s-o desluşim...

E rostul vieții şi al eternității să se depene după reguli nespuse, dar pe care eu şi fețița mea Adriana-Violeta, poate cu cruzime, n-avem puterea şi nici îngăduința să le admitem.

Prăpastia creată prin zdrobirea trupului şi viselor lu' Adrian, prin zbuciumul şi dezastrul aşezat peste capetele şi în sufletele noastre prin pieirea celui care ne întregea, nu poate fi înțeleasă de altcineva şi nici măcar de noi.

Un copil rămas doar cu imaginea încă nedesluşită a tatălui seamănă cu un pas în imperiul sinuos al marilor provocări ale luptei cu viața.

Şi totuşi, cum de a fost oprit din zbor la numai 30 de ani, de ce un vlăstar care a acoperit cu sufletul libertatea şi cerul şi patria şi poezia şi infinitul, de ce un mărinimos care a iubit, apărat şi dat şană la viață n-a avut parte de ea şi a fost retezat nemilos, sunt întrebări nepuse, dar cărora le căutăm răspuns în neant, care ne chinuie şi ne mistuie prin dor, în aşteptare şi mister.

Ardeleanul liniştit, cu rădăcini în Tălmaciul Sibiului, a semănat bunătate şi a cules recunoştință, când la Craiova la Liceul Militar, când la Academia de Aviație de la Boboc, de unde în 1986 a fost cooptat în detaşamentul piloților de vânătoare de la Deveselu. 350 de ore de zbor erau înscrise în cronica evoluției sale pe cerul patriei, poate, destul de puține în vremuri tulburi. În ziua de 14 octombrie a lui 1994, într-o misiune de interceptare cu patrula, supersonicul Mig-21 nu l-a mai înțeles... Sau poate invers! Lângă Furculeşti în Teleorman, el care era mândru de ceea ce făcea, care a iubit avionul şi manşa s-a transferat în regimentul din ceruri.

Fiica noastră, studentă a Facultății de Drept din Timişoara, crescută sub zodia dorului de tată a avut un înger păzitor, poate Adrian i-a vegheat pe

mânul drept îndrumându-i paşii.

Eu, care am fost operator control aerian la Deveselu, sunt acum ofiţer de stat major de nivel 1 cu gradul de plutonier major în cadrul Modulului de Instrucţie şi Doctrină din Statul Major al Forţelor Aeriene şi văd în promovarea mea spiritul de solidaritate al aviatorilor, mărinimia factorilor de decizie, gratitudinea faţă de cel care a fost Adrian Truşcă.

La ceas de amintire, pentru el, o nepieritoare floare de primăvară!

Rodica Truşcă

Zborul reprezintă dorul ascuns al oamenilor de a se asemăna cu divinitatea şi a atinge idealuri înalte.

Aviatorii sunt supraoameni care se nasc rar... pentru a lăsa o urmă pe cerul veşniciei.

Aripi de argint, aripi de înger rămâneţi printre nori călăuzindu-ne permanent în această lume a muritorilor...

Vă iubim!

Fam. Scrobota

...Şi au mai fost şi nea Ion Bârsan, aşa cum îi plăcea să i se spună colonelului Bârsan Ion, şi locotenentul major Gică Stoica, şi comandorii Mişu Ionescu şi Ion Diaconescu, care au strălucit ca nişte meteoriţi luminând şi înflorind cerul patriei, cu durere pentru noi lăsându-ne în urmă amintirea vie ca o tristă şi regretabilă dâră de condensare.

Eroi au fost...

Destinul hotărăşte; din păcate, de multe ori, tragic!

Aveam cartea "la copt". Angajamentul şi dorinţa noastră, a celor din Comitetul A' VIS – '60 Deveselu, cei care ne-am străduit să aducem pe pământul patriei începuturilor aviatorii ţării, pentru cel mai nobil şi fundamental deziderat al vieţii - REVEDEREA, era de acum să înmănunchem între coperţi declaraţii, dedicaţii, mesaje, păreri, puncte de vedere, amintiri despre ce a însemnat Deveselu în viaţa fiecăruia, ca un obstacol în calea uitării, ce poate fi semnul definit, scris.

Am dorit să avem o mărturisire afectivă din partea comandorului Relu Cojocaru, aviatorul care ne-a împlinit evenimentul, integrându-se perseverenţei noastre, devenind compleţi prin trecerea sa la verticala Caracalului şi a Deveselului, şi efectuarea unei game de acrobaţie, salutând oaspeţii cu aripile unui avion românesc.

I-am mulţumit atunci, pentru că în inimile fiecăruia a trezit fiori de emoţie şi fericire. Îi aveam numărul de telefon pe masă, găsit cu certitudine de domnul Zarioiu, subliniat cel viabil dintre cele trei. Amânam cu fiecare zi, mai aveam timp, contam pe o imaginaţie bogată în a reda sentimente, dar şi din teama de a nu-i tulbura gândurile şi preocupările parcă ezitam, meditând la găsirea formulei adecvate prin care să-i explicăm dorinţa şi proiectul nostru.

Am amânat clipa, iar timpul n-a mai avut răbdare!

În locul unui eseu la care am fi dorit şi implicarea distinsei sale soţii, prin colaborare în virtutea preocupărilor zilnice şi patimilor de vis frumos, pentru ca astfel, şi lucrarea noastră să exceleze, am primit vestea zguduitoare, incredibilă în fuga gândurilor: ***AURELIAN COJOCARU S-A PRĂBUŞIT!***

Moartea a muşcat încă o dată din specia noastră şi a nimerit, poate, pe cel mai entuziast dintre noi. Ne plângem unii pe alţii, pentru că viaţa omenească însăşi este o recoltă care nu se culege dintr-o dată, ci fir cu fir, într-o ordine care nu ne este dat s-o cunoaştem.

Impactul clipei nu poate fi redat, şi cu atât mai mult înţeles, chiar şi de mine, care timp de mai bine de douăzeci de ani am zburat cu

supersonicul, fiecare început al unei noi misiuni însemnând un pariu cu natura, un contract cu Dumnezeu. Totul este inexplicabil!

De altfel, orice nenorocire de acest gen se topește într-un sumum de întrebări, nedumeriri, descumpăniri. ***Soarta!*** Este consecința tuturor dialogurilor întrebătoare, unii găsind și motive, posibilități, căi de ocolire a sorții, cedând cu nonșalanță în final la ducerea filozofiei existențialității și a vieții la capăt: *„Nu cercetа aceste legi/ Că ești nebun când le-nțelegi..."*

Am plecat și noi de la cimitir fără soluția unei probleme divine, găsind răspunsuri lamentabile, ba în tributul plătit de aviatori înălțimilor, ba în oamenii de excepție, importanți și interesanți pe care Dumnezeu ține să și-i aibă aproape, mai degrabă ...

Expresia înălțimii lui umane, a comportamentului atent, fără asprime în cuvânt ori cută de mânie pe față, chiar sfios, au fost relevate în mulțimea venită, într-o zi de sfârșit de august, să-i aducă un ultim omagiu: conducerea ministerului apărării tristă, în care colegi de generație percepeau drama în substanța ei; un tată copleșit de povara celor nouăzeci de ani pus la greaua încercare, contra naturii, da a-și conduce fiul la groapă; un preot inspirit, care a făcut apologia mamei, ca fiind cea mai înaltă academie din viața unui om; colegi cu declarații alese, dar care nici pe departe nu pot defini maiestuosul om și spirit care a fost Relu Cojocaru.

Lacrimi, suspine din suflet și din ochii secați de suferință, la o soție pusă în fața vieții la greaua încercare a existenței cu piatra pe suflet a dispariției celui drag, care o întregea.

În fine, Dragoș - Petruț, feciorul rămas la răscruce; gena prețioasă din care provine, educația rafinată, în termeni reali, în care s-a desăvârșit și momentul cumplit, dar măreț, în care tatăl a pierit ca erou pe destinul național, dau garanția regăsirii și triumfului nealterat. Continuarea pildei, impune...Nu-i rămâne decât, ca de altfel nouă tuturor, ca în această frântură din eternitate care este viața, să trăiască luminos, să pună înainte de toate fapta și iubirea de oameni.

Să nu uite că focul apreciază aurul, iar nenorocirile pe bărbații puternici!

Triști, noi, cei care plănuiam o revedere presărată cu gânduri de viitor și căldură umană, suntem așezați spre resemnare întru pierderea unui coleg și camarad admirabil, declarând cu consecvența trăsăturilor militare, comandorului Aurelian Cojocaru, veșnica noastră recunoștință.

Plecând să navigheze printre stele, comandorul Relu Cojocaru lasă o pânză de tristețe pe sufletele celor care l-au cunoscut și a celor cu care a colaborat, iar aviatorii din România și zonele de cooperare, dar și mulți locuitori ai Băniei rămân cu amintirea unei alese personalități.

Dumnezeu să-l odihnească-n pace!

C. VASILESCU

APELUL SOLEMN
al eroilor aviatori din Regimentul de la Deveselu căzuți la datorie:

Lt. maj. **Golescu Dumitru**, pe 17.09.1954, la Deveselu, în timpul executării unui zbor de noapte, cu av. Mig 15- S-102, nr. 394;

Lt. **Chelețeanu Aron**, pe 11.04 1955, la Deveselu, în timpul executării unui zbor de instrucție, cu av. Mig 15;

Lt. maj. **Neagoe Ștefan**, pe 22.07.1955, la Deveselu, în timpul executării unui zbor de instrucție, cu av. Mig 15;

Lt. **Stoff Atilla**, pe 02. 06. 1956, în zona aerodromului, în timpul executării unui zbor de instrucție, cu av. Mig 15;

Lt. maj. **Zaboș Francisc**, pe 04.06.1959, pe teritoriul com. Milcov, jud. Olt, în timpul executării unui raid aerian, cu av. Mig 19P nr.801;

Cpt. **Iliescu Marius** și Lt. maj. **Chitea Sotir**, pe 03.06.1960, pe teritoriul com. Redea (la N-E), s-au acroșat în timpul executării unui antrenament pentru defilare cu avioane Mig 15;

Mr. **Ciofu T. Radu**, pe 08.03.1961, la Deveselu-capătul de Est a pistei- în timpul executării unui zbor de antrenament cu av. Mig 15;

Cpt. **Vasilescu Vasile**, pe 20.11.1962, pe teritoriul com. Seaca, jud. Olt, în timpul executării unui zbor de antrenament cu av. Mig 19PM nr. 025;

Cpt. **Indrie Mihai** și Cpt. **Radu Nicolae**, pe 17 02.1963, pe teritoriu com.- Gostavățu, jud. Olt, în timpul executării unui zbor de verificare cu av. UTI Mig 15 nr. 2198;

Mr. **Brișcă Gheorghe**, pe 14.06.1965, în com. Mălaia, jud. Vâlcea în Munții Lotrului, în timpul executării unui zbor de noapte cu av. Mig 19PM nr. 016;

Mr. **Mihai Ștefan**, pe 03.04 1969, în satul Călmățui, com. N. Bălcescu, jud. Teleorman, în timpul executării unui zbor de instrucție cu av.Mig 21 F13 nr. 24;

Mr. **Cerevca Gheorghe**, pe 28.05.1970, la Deveselu, în timpul unui zbor de instrucție avionul a explodat în aer, cu av Mig 19 PM nr.019;

Cpt. **Nițu Ion**, pe 18.09.1973, la Deveselu, în timpul executării unui zbor de instrucție, cu av. Mig 21MF nr. 5914;

Lt. col. **Bârsan Ion** și Lt. maj. **Stoica Gheorghe**, pe 30.09.1977, la Deveselu, în timp ce executau sonda meteo cu av. Mig.21 UM nr. 9531;

Lt. col. **Deaconescu Ion** și Lt. maj. **Popa Aurelian**, pe 13.04.1983 în com. Sprâncenata, jud. Olt, în timpul executării unui zbor de instrucție cu

av. Mig. 21 UM nr. 328;

Cpt. **Truşcă Adrian,** pe 14.10.1994, la Alexandria, jud. Teleorman, în timpul executării unui raid cu av. Mig 21 MF nr.5902;

Lt. col. **Scrobotă Valer** şi Lt. col. **Băloi Ion**, pe 27.07.1995, la Deveselu, în timpul executării misiunii: sondă meteo şi trageri foto, cu av. Mig. 21 UM nr. 9521.

ZBORUL – O TRĂIRE DE-O VIAȚĂ

„Avion cu motor
Ia-mă şi pe mine-n zbor
Să mă fac aviator"

Şi ni se spărgeau piepturile strigând la pasărea uriaşă ce ne survola grădina copilăriei. Rece, ea-şi continua zborul şi privirile noastre triste o însoțeau dincolo de zare.

O aştept şi acum să-şi coboare aripile spre noi, cei ce ne strigam dorința de zbor. Şi să-i spun că ființa ei s-a trezit, cândva, în inimile unor temerari ce au îndrăznit imposibilul şi au sfidat legea gravitației.

Spațiul şi timpul s-au comprimat şi astăzi oamenii populează orizonturile în călătorii aeriene fără sfârşit.

Doar că, din grădina copilăriei nu-şi țipa dorința de zbor un călător al spațiilor terestre, accesibile azi oricărui pământean. Zborul este trăirea pe care o cerşim de-a lungul întregii noastre existențe.

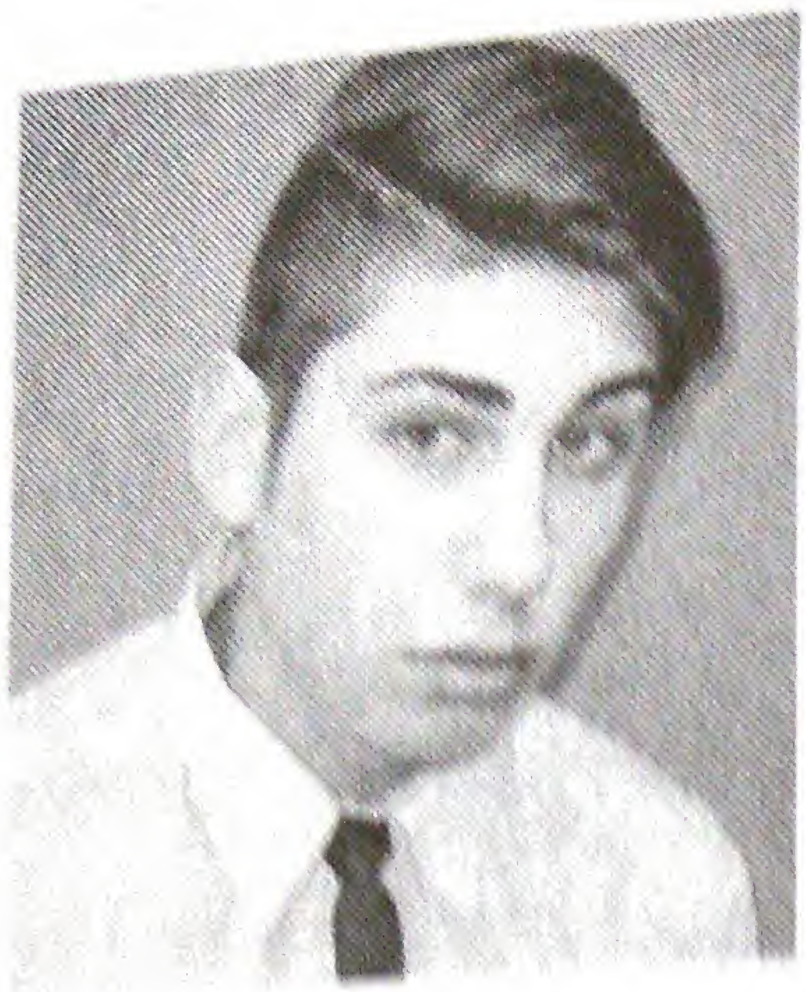
Ne zboară gândul, timpul, viața. Vrem să punem aripi sufletelor noastre şi să ne înălțăm dincolo de ternul ce ne îmbracă trupul de pământ.

Îndrăznesc să sper că Divinul ne va îngădui într-o zi să ne privim visurile care urcă pe cer!

Camelia Drăguț

Zboruri

Emanuel Drăguţ



O relaţie spaţiu-timp distorsionată
Un vânzător ambulant de deziluzii ieftine
Refuzul vrăbiuţei cu aripa frântă
De a-şi continua drumul iniţiatic
Văzând că nu va mai putea zbura niciodată,
Eşecul întregii sale existenţe
Pentru un lucru ce altădată ar fi fost banal
Purtători de vise deşarte
Asta devenim pe zi ce trece...
Continuă să mergi, fiecare pas are propriul ecou,
Nu te opri, fă totul firesc şi vei obţine firescul
Purtat de gândul că se apropie ziua
Când va trebui să zbori...

Din inspirări

Mă scriu din
Trunchiul de unde îmi cresc aripi
Mă năpădeşte poezia
Cu vârfuri de pene între pleoape
Cu gura întredeschisă
Mai scriu
Muşcând timpul dintre firele de iarbă

* * *

Bulă-mă cu vântul ce era odată
Bulă din nou peste mine Doamne viaţă
cuvânt

Daniela Anghel

LA CASA REGELUI

„...mai mult decât bucuroşi; am fost fericiţi!"

Dumnezeu ne-a hărăzit privilegiul de a poposi o clipă, devenită istorie şi eternitate, în punctul cel mai înalt al dorinţei şi imaginaţiei noastre pământene, la Palatul Elisabeta, onorând astfel invitaţia Majestăţii Sale Regele Mihai Întâiul al României de a participa la deja tradiţionala sărbătoare Garden-Party prilejuită de aniversarea Zilei Regalităţii, gestul constituind pentru noi un imens cadou, neprețuită distincţie şi suprem favor.

Evenimentul, care se constituie într-o veche reeditare a Zilei Naţionale a României, a reunit invitaţi din diferite medii care reflectă însăşi societatea românească, de aceea a întrunit personalităţi ale spaţiului public, reprezentanţi ai diferitelor structuri sociale, ai tuturor confesiunilor şi religiilor, academicieni, membri ai corpului diplomatic, creatori din domeniile ştiinţei, artei şi culturii, universitari, politicieni, tot acest mozaic social fiind unit, pentru câteva ore, de respectul faţă de instituţia monarhică şi de valorile pe care le întruchipează.

Mărturisim cu grijă şi smerenie că am păşit într-o altă lume, întreaga atmosferă planând sub imperiul măreţiei, preciziei, gestica şi expresiile prudente ale oaspeţilor deconspirând o vădită apreciere, emoţie, gratitudine.

Perfecţiune în normalitate, aceasta poate fi concluzia unui protocol impus şi acceptat cu distinsă cinste, desfăşurat cu eleganţă în cele mai mici detalii, de la onoarea invitaţilor de a respecta dress code-ul: costum închis cu cravată şi taior cu pălărie, la concertul întreţinut de Fanfara Militară care a deschis recitalul cu Imnul Regal, continuând să încânte audienţa cu valsuri vieneze şi alte melodii clasice.

În ziua maiestuoasă de 10 mai 2012, petrecerea din grădina Regelui s-a transformat într-un loc al manierelor şi al etichetei, redefinind Bucureştii de altădată, aureolată de evoluţiile de excepţie, în aer, ale unor aviatori care au ţinut şi ei să salute pe cel care şi-a început cariera militară ca pilot.

Ciocnirea unui pahar de vin ori de şampanie de cea mai bună calitate oferit de furnizorii Casei Regale a întregit o atmosferă căreia dimensiunea supremă i-a marcat-o prezenţa la Palat a Majestăţii Sale Regele Mihai I

al României, întreținerea cu rigoare şi căldură cu o parte din invitați, salutul Său îndelung aplaudat de la balcon la debutul şi finalul sărbătorii, alături de Altețele Lor Regale Principesa Moştenitoare Margareta şi Principele Radu, adresat admiratorilor, celor care apreciază şi îşi pun speranța în Instituția Monarhică.

Suntem mai mult decât bucuroşi, suntem fericiți că am avut binecuvântata onoare de a ne afla câteva clipe în fața Majestății Sale, de a-i înmâna: Diploma de excelență, Ecusonul, Insigna, Placheta şi Ediția specială a ziarului REÎNTREGIREA, simboluri prilejuite de Evenimentul A'VIS – '60, care a marcat aniversarea Aerodromului Deveselu.

Alina-Elena MARIN & Costel VASILESCU

10 MAI

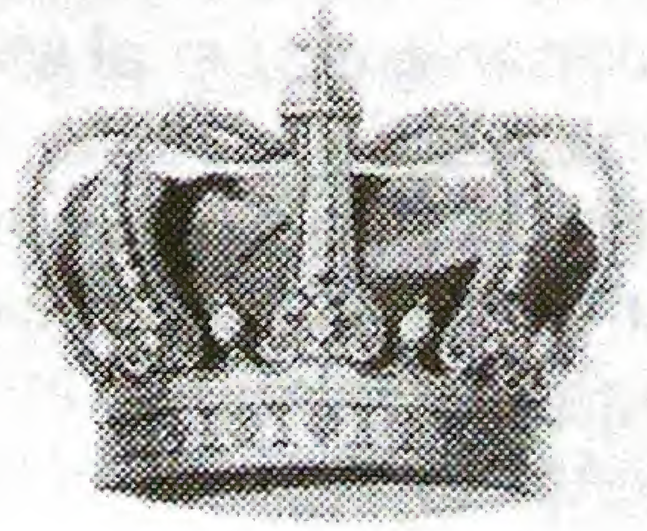
Vasile Alecsandri

A venit din munți un vultur
Şi ne-a zis: - "Români Eroi,
Ştiu un prinț viteaz şi tânăr
Ce-ar veni cu drag la voi.
Dacă-l vreți vi-l dau ca Vodă".
Noi cu toții: - "Să ni-l dai".
Şi ne-a dat pe Vodă CAROL,
Într-o zi de 10 Mai.

Şi-a venit vulturul iară,
Şi ne-a zis: - "Popor Român,
Eşti viteaz, de ce mai suferi
Jugul unui neam păgân?
Fă-te liber, dezrobeşte-ți
Mândra țară care-o ai".
Şi noi liberi ne făcurăm
Într-o zi de 10 Mai.

Vulturul venit-a iarăşi
Şi ne-a spus: "Popor Român,
Ați luptat cumplit la Plevna
Duşi în foc de-al vostru Domn.
Vrednic e să-l faceți Rege,
Într-o țară ca în rai".
Şi noi rege îl făcurăm
Tot în zi de 10 Mai.

Zece Mai ne-a fi de-a pururi
Sfântă zi, căci ea ne-a dat
Domn puternic țării noastre
Libertate şi Regat.
Ridicați cu toții glasul
De prin şesuri, de prin plai,
Să trăiască România
Ura! pentru 10 Mai!



COPERȚILE

Coperta 2: Însemnele evenimentului A'VIS – '60: insigna, placheta, ecusonul.

Coperta 3: Corul C. T. Matei Basarab participant la eveniment. Elevii claselor IX - XII: G. Onică, G. Andrei, A. Cocoş, I. Odagiu, F. Chiriță, F. Rusu, L. Dobre, M. Militaru, R. Țicu, F. Olteanu, O.M. Mazilu, R. Căldăraru, A. Răducanu, R. Jugănaru, M. Stroie, M. Mihai, F. Ciobanu, L. Şuican, G. Varia. Coordontori: Prof. Marin Alina-Elena şi Pr. Prof. Marin Leonard.

Coperta 4: Pe cerul Romanațiului, la manşă, stăpân absolut fenomenalul Daniel Pisică.

* * *

Să se ştie că din Comitet au mai făcut parte cu trupul, inima şi fapta, cu ce-au ştiut şi au putut: Andrei C.tin, Barbu E, Bănuț D, Bouaru D, Breahnă G, Ciobanu N, Enache S, Enculescu Şt, Filip V. D, Iorga M, Nicola T, Petcu M, Popescu V, Sandu M, Vladu C.tin-Naşu.

* * *

Ne-au încurajat şi susținut total domnii Dan Ciocan, Edy Ciocăzanu, Sabin Pisică. Mulțumiri nemăsurate!!!

CUPRINS

Invitație către Majestatea Sa Regelui Mihai Întâiul al României.....4
Mesajul M.S. Regele Mihai Întâiul al României către aviatorii români.....5
Prefață, Gh. Zarioiu.....6
Mărturia autoarelor.....8
Desfășurarea programuliui A'vis 60.....11
Mesajul Ministrului Apărării Naționale.....17
Andreea Puiu - poezie.....18
Gl. Dănilă Ştefan, şeful Statului Major General.....19
Stănescu Paul, preşedintele Consiliului jud. Olt.....22
Gl. Rus Iosif, preşedinte ARPIA.....24
Moisiu Leonid-Augustin, prefectul jud. Olt.....26
Gl. Cârnu Fănică, şeful SMFA.....27
Ciocan Dan, deputat în Parlamentul României.....29
Gl. Răpan Florian.....30
Ciocăzanu Eduard-Claudiu, primarul Mun. Caracal.....32
Beciu Gheorghe.....34
C.dor Nicola Tudor: ...au dus mai departe.....36
Gl. Bălan Iosif: mă încarc cu energie.....42
C.dor Dumitrescu Ilie: ...eroii anonimi.....43
Gl. Domnu Vasile.....45
Col. ing. Buleteanu Ion: Adevărații profesionişti.....47
Onorul REÎNTREGIRII.....49
Primul pilot... Daniel Mălăescu.....50
Ce a fost la Deveselu?.....53
Remember Deveselu.....57
C.dor Andrei C.tin: ...filonul dragostei.....63
C.dor Gheorghe C.tin Marcian: Gânduri.....70
Vaida Gheorghe: Doi temerari ai manşei - Iancu şi Adămiță.....71
Popovici Gh. Dyk: Universul tinereții mele.....74
C.dor Diaconescu Nicolae: Amintirile mă copleşesc.....76
Dincă Ilie: „Am hoinărit prin lumea asta...".....78
C.dor Tihon Alex.: De spălat sau.....80
Calianu Mircea: A salvat un avion.....85
S.lt. Breahnă Gheorghi: Dedicație pentru patrie.....87
Vladu C.tin –zis Naşu: Orice zi era frumoasă.....89
C.dor Şerban D.tru – Țuțu: Colecție de amintiri.....91
C.dor Mihai Valentin: Ăsta sunt eu.....93
M.m. pr. Cârjan Ion: Parte din viața mea.....95
M.m.pr. rez..-S.lt. Luchianuc Ion: ...să fii ataşat unor valori.....97
Col. Enache C.tin : Un avion de legendă.....98

Lt. col. Daniel Pisică: Patriotismul nostru.....101
Ultimul viraj – Băloi Ion (Sabina Băloi).....106
Ne mistuie prin dor – Ady Truşcă (Rodica Truşcă).....108
Destinul – C.dor Aurelian Cojocaru.....110
Apelul solemn.....112
Camelia Drăguţ: Zborul, o trăire de-o viaţă.....113
Poezie despre zbor: Emanuel Drăguţ şi Daniela Anghel.....114
La casa regelui.....115
Coperţile.....117

"Am fost mai mult decât bucuroase să facem parte din Comitetul de organizare A'VIS '60, manifestare care a celebrat jubileul, cu siguranță una din marile reuniuni la nivel național, care și-a propus să aureoleze distinse vieți și caractere.
Și a reușit!

Am avut prilejul să-i vedem laolaltă la împlinirea a 60 de ani de la înființarea aerodromului Deveselu. Majoritatea la vremea senectuții. Aproape trei sute la număr, câți au putut și câți mai sunt, răspândiți prin țară.
Sunt greii aviației române.
Ei au scris istoria cu efort, vise, muncă, risc, lacrimi, satisfacție și dedicație. Pentru că aviația rămâne un reper al rigurozității, măiestriei, perfecțiunii.
Ei sunt istorie!"

ISBN 978-973-8395-59-6

A'VIS - 60